Испытано в небе

Марк Галлай

SHOUT
SHARE
IT

- Марк Галлай
  - ВЕЗЕНИЕ И НЕВЕЗЕНИЕ
  - ТУ-4 — ДАЛЬНИЙ, ВЫСОТНЫЙ, СКОРОСТНОЙ…
  - ИСПЫТАНИЯ «ТУ-ЧЕТВЁРТЫХ» ПРОДОЛЖАЮТСЯ
  - О СМЕЛОСТИ, РИСКЕ, ХОДЕ ВРЕМЕНИ И МНОГОМ ДРУГОМ
  - ВЧЕРА ЭТО БЫЛО ЭКЗОТИКОЙ
  - ЛЁТНАЯ ТЕХНИКА И ЛЁТНАЯ ЭТИКА
  - ЕЩЁ О ЛЁТНОЙ ЭТИКЕ
  - СТО ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЁРТЫЙ
  - РЕКОРДЫ И РЕКОРДСМЕНЫ
  - ИСПЫТАТЕЛИ ШЕСТИДЕСЯТЫХ
- notes
  - 1
  - 2

Марк Галлай
Испытано в небе

ВЕЗЕНИЕ И НЕВЕЗЕНИЕ

— Тебе крупно повезло, Марк! Ты ещё сам не до конца понимаешь, как чертовски тебе повезло!..

Александр Петрович Чернавский сидел на длинной скамейке посредине гардеробной. В этой сплошь уставленной одинаковыми узкими шкафчиками комнате лётчики-испытатели облачались в своё специальное обмундирование перед полётом, а вернувшись, вновь надевали обычную одежду.

Я уже снял и положил на полку шлемофон, очки, перчатки. Вынул из наколенного планшета заполненный в полёте картонный прямоугольничек — сделанные на нем торопливые карандашные записи ещё предстояло аккуратно перенести на оборотную сторону полётного листа, в графу «Выполнение задания». Но до этого следовало переодеться, и я принялся расстёгивать несметное количество пуговиц своего старого, заслуженного лётного комбинезона. Конечно, во времена, о которых идёт речь, такое завоевание техники, как застёжка-"молния", человечество уже освоило. Но лётчики не любят менять своё привычное, обношенное обмундирование. Держался за свой древний комбинезон и я.

Пока я вылезал из упомянутых, далеко не модерных доспехов, мой собеседник продолжал развёрнуто комментировать обстоятельства только что закончившегося полёта, в котором мне, по мнению Александра Петровича, так здорово повезло.

Возражать ему не приходилось: полет действительно обернулся довольно каверзно.

До вылета ничто не давало повода ожидать каких-либо осложнений. Задание, которое мне предстояло выполнить, было довольно обычным: надо было прогнать несколько площадок — режимов горизонтального полёта при полной мощности мотора — на истребителе «Лавочкин» с мотором АШ-82.

Благодаря новому мотору и некоторым аэродинамическим усовершенствованиям машина, и без того неплохая, стала буквально неузнаваема! Резко улучшились её манёвренность, скорость — в общем едва ли не все боевые качества.

Именно на этой комбинации самолёта и мотора родился прославленный истребитель Ла-5. Недаром в боях над Курской дугой, где наша новинка впервые была применена в широких масштабах, гитлеровцы быстро разобрались, что к чему, и не раз в эфире можно было слышать тревожные голоса их постов наведения:

— Achtung! Achtung! La-funf! La-funf in der Luft! (Внимание!

Внимание! Ла-5! Ла-5 в воздухе!)

Да, мотор АШ-82 — спасибо его создателям во главе с главным конструктором А.Д. Швецовым — оказался очень удачным. В дальнейшем он был установлен не только на истребителях, но и на фронтовых бомбардировщиках «Туполев-2», дальних бомбардировщиках «Петляков-8» и многих других самолётах, И в послевоенное время тот же мотор, незначительно модифицированный, стоял на пассажирских самолётах Ил-12 и Ил-14, составлявших основу самолётного парка нашей гражданской авиации, а также на вертолётах Ми-4, столь же широко распространённых.

Долгая и славная жизнь получилась у этого мотора. Но, как едва ли не любая машина, при всех своих положительных качествах поначалу он был совсем «сырым».

Это, пожалуй, более кулинарное, чем техническое, выражение означает, что мотор в то время не вышел ещё из периода, в течение которого продолжали «выползать» скрытые в нем дефекты. Чтобы устранить их, потребовалось оперативно изобрести и внедрить немало мелких и крупных усовершенствований. Это называется — «довести» объект.

А в ходе доводки неизбежно и закономерно возникают многочисленные неприятности: от какого-нибудь сравнительно безобидного подтекания масла из-под местной неплотности и до, увы, таких номеров, как разрушение ответственных частей мотора!

«Лавочкин-5» был нужен срочно — к началу летней кампании, — и его доводка шла широким фронтом, на нескольких машинах одновременно, благо к этому времени едва ли не все разлетевшиеся в сорок первом году по фронтам и дожившие до середины войны лётчики-испытатели были отозваны назад в тыл на свою довоенную работу. Впрочем, «довоенной» её можно было назвать лишь весьма условно: испытывалось не то, а главное, не так, как раньше, в мирное (казалось, оно кончилось тысячу лет назад) время.

* * *

В день, о котором идёт речь, я с самого утра успел сделать один полет, заполнил полётный лист, подождал, пока осмотрят и заправят бензином мой истребитель, и снова ушёл на нем в воздух.

Через несколько минут машина резво вынесла меня на нужную высоту. Я развернулся носом к аэродрому и с небольшим

«прижимом» — снижением на сто—двести метров для более энергичного разгона скорости — вывел самолёт в режим горизонтального полёта. Площадка началась.

Все протекало нормально. Стрелка высотомера дрожала у одной и той же цифры. А стрелка указателя скорости вначале поползла было по циферблату, но вскоре и её движение замедлилось, стало почти невидимым: ещё немного, и установится постоянная — весьма солидная по тем временам — скорость.

Рёв мощного мотора, звенящий звук винта, превратившегося в прозрачный, едва видимый диск, свист плотного, очень материального воздуха, обтекающего плексигласовый фонарь моей кабины, — весь сложный звуковой аккомпанемент полёта был таким же привычно бодрящим, как всегда.

Новинка того времени — непрерывная двусторонняя радиосвязь с землёй — позволяла слышать переговоры командного пункта с находящимися одновременно со мной в воздухе товарищами: Расторгуевым, Югановым, Якимовым. Кто-то выруливает на взлёт, кто-то докладывает об окончании задания, кто-то просит посадку…

Глубоко внизу, под крылом, проплывает в разрывах облаков и быстро остаётся за хвостом самолёта наш аэродром. Взглядываю на часы — прошло четыре минуты, это почти половина площадки. Что ж, едем дальше.

И вдруг — будто в нутро мотора подбросили какой-то посторонний, громоздкий, твёрдый предмет! Подбросили куда-то под самые шатуны, вращающие со скоростью двух тысяч четырехсот оборотов в минуту массивный коленчатый вал. Мотор загрохотал с таким надрывом, что по сравнению с этим грохотом весь обычный — тоже изрядный — шум полёта показался вкрадчивым шёпотом. Видимая сквозь прозрачный козырёк фонаря верхняя часть моторного капота дёргалась, как крупный вверь, силящийся вырваться из капкана. Вся машина лихорадочно тряслась.

Лётчик на винтомоторных истребителях сидел сразу за двигателем, можно сказать, непосредственно ощущая ступнями ног источаемое им тепло. Поэтому, когда мотор пошёл вразнос, впечатление было такое, словно весь этот могучий бунт техники происходит чуть ли не прямо у меня на коленях.

В довершение всего откуда-то из-под капота выбило длинный язык пламени, хищно облизнувший фонарь кабины. Снизу, из-за ножных педалей, в кабину клубами пополз едкий сизый дым!

Час от часу не легче — пожар в воздухе! Одно из худших происшествий, которые только могут произойти на крохотном

островке дерева и металла, болтающемся где-то между небом и землёй и несущем в своих баках сотни литров бензина.

Очередной авиационный «цирк» развернулся во всей своей красе!..

Как всегда в острых ситуациях, дрогнул, сдвинулся с места и пошёл по какому-то странному, двойному счёту масштаб времени. Каждая секунда обрела волшебную способность неограниченно — сколько потребуется — расширяться; так много дел успевает сделать человек в подобных положениях. Кажется, время почти останавливается. Но нет, вот оно, действие двойного масштаба, — никаких незаполненных пустот или тягучих пауз человек в подобных ситуациях не ощущает, подгонять время совершенно не хочется. Напротив, время само подгоняет человека! Оно не только не останавливается, но даже бежит быстрее обычного. Если бы человек всегда умел так ловко — без излишеств, но и без дефицита — распоряжаться им!

* * *

Почти автоматическими движениями — на них потребовалось куда меньше времени, чем для того, чтобы рассказать обо всем случившемся, — я убрал газ, выключил зажигание, перекрыл пожарный кран бензиновой магистрали, перевёл регулятор винта на минимальные обороты и заложил крутой разворот в сторону аэродрома.

Вон оно, наше лётное поле: его край как раз появляется из-под равнодушно ползущего пухлого белого облака.

Главное теперь — попасть на аэродром! Когда-то, на заре развития авиации, летающей машине, подобно стрекозе из крыловской басни, «…под каждым ей листком был готов и стол и дом». Иными словами, в случае отказа мотора (а это был тогда, надо сказать, довольно частый случай) можно было приземлиться чуть ли не на любую лужайку. Теперь же для вынужденной посадки требовались уже не лужайки или полянки, а большие ровные поля, которые могли подвернуться в нужный момент лишь случайно. Из-за большой посадочной скорости машина, налетев во время пробега на малейшее препятствие — канавку или бугорок, — как правило, оказывалась битой.

Нет, надо попадать на аэродром! Круто опустив нос к земле, самолёт быстро снижается. Аэродром ещё довольно далеко, да и во время разворота я изрядно потерял высоту. Теперь надо, не обращая внимания на грохот всей этой железной мельницы, на тряску, на огненные плевки из-под капота, на дым в кабине, на

все неприятности, повлиять на которые я все равно не в силах, педантично держать курс точно на аэродром и скорость — наивыгоднейшую, при которой я пропланирую дальше всего. Наконец наступает момент, когда ясно, что мы с многострадальным дрожащим «Ла-пятым», кажется, все-таки дотягиваем до дома!

Но радоваться ещё рано. Пока налицо только, так сказать, принципиальная возможность, попасть на аэродром. Её, эту возможность, надо ещё реализовать.

Теперь главное — расчёт, то есть такой манёвр, который приведёт меня к земле у самой границы лётного поля. Если запас высоты «кончится» раньше, чем я дотяну до аэродрома, исправить ошибку подтягиванием я не смогу — мотор-то не работает! Приземление состоится вне лётного поля, и машина будет, обидно, перед самым аэродромом разбита. Тем более не смогу я и уйти на второй круг, чтобы рассчитать посадку более удачно с повторного захода, если подойду к аэродрому с «промазом» — чрезмерным избытком высоты. Как ни крути — и в том и в другом случае нужен мотор… Нет, надо рассчитывать точно, без поправок!

Кажется, это получается… Да, теперь уже ясно: расчёт приличный. Есть небольшой избыток высоты — убираю его змейками и подскальзыванием на крыло. Так, хорошо!

Над самой землёй, нажав рычаг быстродействующей аварийной системы, выпускаю шасси. Оно чётко выходит — я ощущаю два лёгких толчка, а на приборной доске загораются зеленые лампочки.

Ещё несколько секунд — и «Лавочкин» катится по заснеженной земле, обгоняя пожарную машину, которая полным ходом мчится по краю полосы к тому месту, где я должен остановиться.

Время снова пошло своим обычным, нормальным, не форсмажорным ходом. «Цирк» окончен…

Первый же беглый осмотр самолёта подтвердил то, что мне стало ясно ещё в воздухе, — мотор развалился. Один из его цилиндров вырвало начисто (по-видимому, из образовавшейся дыры и хлестало пламя). У другого сорвало головку. Большая часть шатунов порвана и перекорёжена. Хотелось бы сказать, что мотор, мол, годится теперь разве что на металлолом. Но нет! Представители моторной фирмы, хотя и немало огорчённые всем происшедшим, смотрят на него с величайшей заинтересованностью. В нем разгадка причин аварии, а значит, и возможность полной ликвидации этих причин в будущем.

* * *

Разоблачаясь в гардеробной, я поначалу ничего, кроме тяжкой усталости, не ощущал: сказывалось то, что, как говорят спортсмены, выложился до дна. Хотелось не дискутировать с Чернавским, а поскорее идти в душевую и после этого — на отдых, домой.

Но ближе к вечеру я вернулся к мысленному разбору происшедшего. Действительно, мне последовательно везло в этот день.

Произойди разрушение мотора на полминуты позже (то есть на несколько километров дальше от аэродрома), будь хоть немного больше угол, на который мне пришлось развернуться, чтобы лечь курсом домой, лопни от дикой тряски бензиновая проводка вблизи живого факела пламени, бьющего из мотора… Словом, можно было перечислить немало весьма вероятных «если», при каждом из которых выбраться из создавшегося положения не удалось бы никакими силами ни мне, ни, наверное, любому другому лётчику на моем месте.

Получалось, что действительно повезло! И я задумался… Едва ли не впервые серьёзно задумался над тем, что же в конце концов такое — везение? А равно и его значительно менее приятный антипод — невезение?

Попытки обратиться к таким испытанным источникам мудрости, как, например, «Философский словарь», верой и правдой послуживший мне в студенческие годы для сверхскоростной подготовки к экзаменам, успеха не имели. О везении и невезении там ничего сказано не было.

Более тщательно исследованными оказались категории случайности и необходимости. Если верить Александру Дюма, ещё отважный мушкетёр д'Артаньян интересовался этим вопросом и пришёл к выводу, что на голове у случая растёт одна-единственная прядь волос, за которую его можно схватить. (Д'Артаньян, судя по всему, имел в виду случай неизменно благоприятный; он явно не служил в авиации.)

Конечно, эти проблемы можно было изучить не только по высказываниям мушкетёров короля Людовика XIII. И я попытался в меру своих возможностей сделать это. Но все же проблема случайности и необходимости не совсем совпадала с той, которая меня интересовала: везение и невезение. Родственно, но не то.

Пришлось обратиться к самому надёжному критерию истины — практике, благо авиационная практика оказалась на сей счёт весьма щедрой: примеров везения и невезения вокруг меня было сколько угодно.

* * *

Прежде всего вспомнилось, как однажды Гринчик отправился в полет на самолёте И-16. Дело было года за два до начала войны, когда мы как испытатели едва начинали оперяться. Завоевать своё место под солнцем нам ещё только предстояло, причём для большинства из нас, в том числе и для Лёши Гринчика, эта задача была осложнена некоторыми дополнительными обстоятельствами, начиная со столь неблагоприятного, как наличие у молодого лётчика-испытателя высшего технического образования. На фигуру инженера за штурвалом опытного или экспериментального самолёта кое-кто из старожилов смотрел в те времена ещё косо. Словом, едва ли не в каждом полёте надо было, что называется, показывать товар лицом, а как понимать этот показ, мы по молодости лет порой толковали несколько превратно. Так, например, возвращение домой с не до конца выполненным заданием представлялось нам чем-то не вполне приличным, независимо от того, чем это недовыполнение было вызвано: неполадками в работе мотора, ухудшением погоды или какими-нибудь другими причинами.

И вот в один прекрасный летний день Гринчик ушёл в воздух на маленьком, тупоносом, похожем на злого бульдога истребителе И-16. Ему надо было добраться до потолка, а затем, как бы спускаясь по невидимой многокилометровой лестнице, выполнить несколько горизонтальных скоростных площадок на разных высотах — на восьми километрах, на семи, шести и так далее. Это задание сокращённо именовалось: «потолок и скорости по высотам».

Лёша благополучно добрался до потолка, сделал одну площадку, другую и, лишь подходя к третьей, обнаружил, что кучевые облака под ним сгущаются — просветы, сквозь которые он видел землю и определял своё местонахождение, делаются все меньше. А надо сказать, что другие способы ориентировки, например столь распространённые сейчас различные радиотехнические, локационные, инерциальные и прочие навигационные системы, в то время, по крайней мере при выполнении испытательных полётов, да ещё на одноместных самолётах, практически не применялись. Поэтому единственным способом определить, над чем летишь, было так называемое сличение карты с местностью, для чего прежде всего надо было эту самую местность видеть.

Знакомясь с уставами наземных родов войск, лётчики не без зависти читали о широко распространённом у наземников методе ориентировки «путём опроса местных жителей». С летящего

самолёта узнать что-либо таким способом было — увы! — почти невозможно.

Говорю «почти», потому что некий паллиатив этого соблазнительного метода нами, когда совсем уж припирало, все же применялся. Я сам однажды, немного подзаблудившись и выскочив на какую-то затерявшуюся в лесах незнакомую железную дорогу, использовал нечто подобное опросу местных жителей: снизился и на бреющем полёте стал читать названия станций. Первая же надпись — «Александров» — сразу поставила все на место. Мне повезло в том, что это первое попавшееся название оказалось достаточно знакомым. Иначе разобрать его при столь кратковременной экспозиции — станция вместе со всем, что на ней находилось, проскакивала под самолётом весьма стремительно — было бы нелегко.

И немудрёно, что один наш лётчик, вынужденный применить такой не совсем авиационный метод восстановления ориентировки, впал поначалу в ошибку. Надпись на вывеске, обнаруженной им на какой-то захудалой платформе, оказалась вроде и не длинной, но ни одного из знакомых названий железнодорожных станций не напоминала.

Лишь с третьего захода таинственная надпись была прочитана; на вывеске значилось: «Буфет»… Пришлось лететь к соседней платформе…

Зато легко было лётчикам, пролетавшим в довоенные годы над некоторыми маленькими аэроклубными аэродромами, названия которых были написаны огромными меловыми буквами прямо на зелени лётного поля. Увидев впервые эти надписи, я вспомнил сказку Чуковского, в которой главное действующее лицо — крокодил — прилетает в Африку и с облегчением убеждается, что по дороге не заблудился, ибо:

…на земле там написано — Африка!

Но шутки шутками, а точно ориентироваться, не видя земли, в довоенные годы на одноместном самолёте было непросто. А в полёте, о котором идёт речь, Гринчик видел все меньшие и меньшие клочки земли, зажатые между быстро распухающей облачностью, да к тому же, как назло, все клочки какие-то очень неинтересные — безымённые, невыразительные поля, опушки и перелески, лишённые сколько-нибудь характерных, легко опознаваемых ориентиров.

Но он упорно продолжал гонять площадки (не возвращаться же домой с недовыполненным заданием!), соблюдая со всем возможным тщанием курс и время: пять минут, в одном

направлении; следующие пять — строго в обратном… Однако точность выдерживания элементов полёта — и курса, и времени — абсолютной, конечно, не бывает, да и ветер упорно сносит машину на десятки километров в час куда-то в неизвестном лётчику направлении.

Короче говоря, закончив задание и вынырнув под облака, Гринчик местности под собой не узнал. Тогда он начал методично, спокойно (чего-чего, а уж волевых качеств ему было не занимать!) летать перпендикулярными курсами по расширяющемуся многоугольнику, постепенно увеличивая продолжительность каждого прямолинейного прогона, пока не наткнулся на знакомые места.

Бензиномера на И-16 тоже не было. Сейчас только удивляться приходится, как кустарно мы тогда летали (впрочем, то же самое, наверное, скажут лётчики двадцать первого века про авиационную технику наших дней). Судить об остатке бензина в баках приходилось исключительно по времени полёта.

Поэтому, когда запоздавший сверх всяких допустимых сроков И-16 появился, наконец, на горизонте и стал приближаться к аэродрому, на земле было уже очень тревожно — не один лишь лётчик замечает время своего вылета и пристально следит за ходом стрелок часов.

Вот И-16 подошёл к аэродрому и встал в круг… О дальнейшем мне рассказал через час, за обедом, сам Гринчик.

— Понимаешь, король, — в Лешиных устах обращение «король» означало благорасположение к собеседнику и вообще хорошее настроение, для которого в этот день у него — видит бог! — были все основания. — Понимаешь, когда я увидел аэродром, время полёта у меня уже истекло начисто. Что тут делать? То ли садиться на фюзеляж, пока подо мной поля и есть куда приткнуться, а то кончится бензин над городом — куда денешься! То ли лететь вперёд: очень уж досадно ломать машину, когда аэродром — вон он — в трех минутах хода!.. Ну я и пошёл. Ты сам видел — все вроде было нормально: выпустил шасси, подошёл к последнему развороту, поглядел, как положено, на посадочное "Т" — пора убирать газ. И только я плавненько потянул газы назад, как мотор стих. Но, понимаешь, как-то подозрительно — чересчур уж послушно стих, вроде быстрее даже, чем я сектор газа потянул. Я снова сектор вперёд! Фигушки: никакого эффекта — нет газа! Понял? Мотор сам за меня рассчитал.

…Я, конечно, все понял. Понял ещё до Лешиного рассказа, когда увидел, что его самолёт после посадки не отрулил на стоянку, а был забуксирован тягачом.

Бензина, для того чтобы сесть на аэродром, хватило, как говорят, тик-в-тик. Израсходуйся он буквально на несколько секунд (именно секунд!) раньше, и падение среди окружающих аэродром городских зданий было бы неминуемо!

Как тут не сказать: повезло! Крупно, капитально повезло вопреки многому, что допустил в этом полёте смелый, настойчивый, но в ту пору ещё недостаточно опытный и осторожный лётчик.

* * *

А вот случай, в котором от лётчика уже вовсе ничего не зависело.

Один из лучших лётчиков-испытателей нашего института, пионер в деле сочетания лётно-испытательной работы с инженерной и научно-исследовательской деятельностью, Юрий Константинович Станкевич, проводил испытания нового истребителя на боковую устойчивость.

Вернувшись из очередного полёта, он, как обычно, порулил по краю лётного поля на стоянку н вдруг почувствовал, что ручка управления непривычно легко ходит влево и вправо.

Взглянув, естественно, на элероны, Станкевич не сразу поверил собственным глазам. Оба элерона висели на шарнирах, безвольно качаясь при каждом толчке рулящего самолёта, — «будто у слона уши!», как определил потом их недостойное поведение сам Юра.

Оказалось, что по-видимому, от мелких, но длительно действовавших вибраций лопнули трубчатые тяги управления обоими элеронами.

Но лопнули — вот оно, везение! — лишь после посадки. Все предыдущие полёты они держались, держались и в течение всего этого длившегося без малого целый час полёта, а через какую-нибудь минуту после посадки лопнули.

Случись это во время захода на посадку, и катастрофа была бы неизбежна.

Другой наш товарищ — один из лучших, если не лучший мастер фигурного пилотажа из всех, которых я когда-либо знал, — Виктор Леонидович Расторгуев — работал однажды в испытательной зоне, когда погода на аэродроме внезапно стала резко ухудшаться. Штормовое предупреждение метеослужбы поступило руководителю полётов в руки, когда он уже мог собственными глазами видеть мутные валы тумана, подбиравшегося к лётному полю из «гнилого угла» — с юго-

запада.

Если бы в воздухе был бомбардировщик, транспортный или пассажирский самолёт, решение было бы несложным: направить его на запасной аэродром, и дело с концом. Но в зоне работал истребитель, причём работал уже долго, — задание было почти выполнено, и на полет до запасного аэродрома горючего явно не хватало.

Короче говоря, когда получивший приказание немедленно идти на посадку лётчик оказался над аэродромом, он ничего, кроме сплошной пелены тумана, из которого торчали лишь три радиомачты да верхушки нескольких особенно высоких деревьев, увидеть не смог.

На всякий случай (когда дело плохо, самые последовательные материалисты склонны надеяться на чудо) с земли по радио был задан вопрос:

— Как с горючим?

— На пять—семь минут.

Этот естественный ответ заставил руководителя полётов передать лётчику единственно возможную в подобной ситуации команду:

— Набрать три тысячи метров. Выключить зажигание, перекрыть бензомагистраль и покидать машину.

Покидать машину! Легко сказать — бросить совершенно исправный, целый, ничем не провинившийся самолёт!.. Но делать было нечего. Расторгуев развернул самолёт в сторону пустынных лугов и бросил последний невесёлый взгляд на аэродром, вернее, на тот участок туманной пелены, под которым он должен был находиться.

И вдруг — вот оно, то самое чудо! — из-за реки медленно полз большой разрыв в тумане! Он был ещё в добром полукилометре от аэродрома, но неуклонно приближался к нему.

Теперь весь вопрос был в том, что случится раньше: кончится горючее или откроется хотя бы кусочек аэродрома для посадки. Прошла долгая, полновесная минута, ещё более продолжительная вторая, и, наконец, спасительный разрыв лениво вполз на аэродром! Виктор потом говорил, что он бросился в этот разрыв, как ястреб на цыплёнка. Буквально через несколько секунд после приземления самолёт, ещё на пробеге, врезался в туман. А после остановки лётчику пришлось выключить мотор и вместо заруливания на стоянку долго «аукать», чтобы навести на себя людей, — настолько непроницаем был этот туман. Так он и продержался ещё несколько часов без единого разрыва. Казалось, будто мгла нарочно расступилась, чтобы пропустить беспомощно носившийся над нею самолёт, а приняв его, немедленно

сомкнулась ещё плотнее, чем раньше.

* * *

Не мог пожаловаться на отсутствие везения, когда оно позарез необходимо, и я сам, причём далеко не в одном лишь описанном случае с очень вовремя развалившимся мотором на «Ла-пятом».

Осенью сорок четвёртого года я летел с 3-го Белорусского фронта в Москву. Накануне вылета я зашёл в Каунасе в редакцию фронтовой газеты к работавшему там писателю (в то время военному журналисту) М.Р. Слободскому.

Узнав, что я лечу в Москву, он после положенной порции завистливых стонов, охов и вздохов вспомнил:

— Да! У нас собирается на несколько дней в Москву Твардовский. Возьмите его с собой — он на этом сэкономит по крайней мере трое суток.

Возражений с моей стороны, конечно, не последовало: лететь предстояло на двухмоторном транспортном Ще-2, в котором выкроить место ещё для одного человека было нетрудно.

На следующее утро к нашей стоявшей в углу аэродрома машине подъехал редакционный «виллис», из которого вылез поэт А.Т. Твардовский, выглядевший в своей подполковничьей форме заправским кадровым военным. Правда, последнее обстоятельство было отмечено моим бортмехаником с некоторым неодобрением: он полагал, что Твардовский должен походить внешностью на Василия Тёркина, вернее на то, каким был Тёркин в его, бортмеханика, представлении. Но тут уж я ничего поделать не мог.

Мы познакомились, сели в самолёт и двинулись в путь.

Бои на 3-м Белорусском в те дни шли очень жаркие. Советская Армия вламывалась в Восточную Пруссию. Три в лишним года все мы, от мала до велика, жили желанием перенести войну в «логово врага». Теперь это желание осуществлялось; тяжело, ценой немалой крови и великого боевого труда нашей армии, но осуществлялось!

И конечно, как только мало-мальски позволяла погода (осень в том году была довольно хмурая), упорные бои возникали не только на земле, но и в воздухе. Над зыбкой, переменчивой, рывками ползущей на запад линией фронта работали штурмовики, фронтовые бомбардировщики, истребители. Отдельные мелкие группы наиболее опытных лётчиков — «охотников» — рыскали по тылам, самостоятельно выискивая

атакуя подходящие цели. Они-то и интересовали нас сейчас больше всего.

Дело в том, что наш тихоходный невооружённый самолёт как раз представлял собой такую идеально подходящую для фашистских «охотников» цель. И мы были сугубо заинтересованы в том, чтобы избежать сколько-нибудь близкого знакомства с ними. Хорошо, если бы вражеские истребители вообще не заметили нас. В крайнем же случае, если они все-таки на нас наткнутся, надо было создать им как можно более неудобные условия для атаки.

Обоим этим требованиям лучше всего отвечал бреющий полет — вплотную над поверхностью многочисленных озёр и болот или над самыми верхушками дремучих литовских лесов. И заметить сверху летящий у самой земли самолёт труднее, и для того, чтобы атаковать его, остаётся не полная сфера, как в небе, а одна лишь верхняя её половина; соответственно уменьшаются по крайней мере вдвое и шансы на успех атаки — это не так уж мало!..

Нигде скорость полёта не ощущается так, как на бреющем!

Этому есть точное научное объяснение: оказывается, человек субъективно судит о скорости своего движения не столько по линейному, сколько по угловому перемещению окружающих предметов.

Поэтому даже на современном сверхзвуковом самолёте, летящем со скоростью полторы, две и более тысяч километров в час, лётчик физически ощущает эту скорость, разве если по дороге попадётся какая-нибудь случайная облачная верхушка. «Случайная» потому, что на высотах, на которых выполняются сверхзвуковые полёты, и облачность-то бывает не часто.

А вот на бреющем полёте, даже при весьма скромной скорости, которую развивал наш Ще-2, набегающая под самолёт земля сливается в сплошную пелену, Управлять машиной приходится точно, без баловства: случайное снижение хотя бы на несколько метров, которое на другой высоте осталось бы просто незамеченным, здесь грозит последствиями непоправимыми! На бреющем полёте лётчик воочию убеждается — иногда с удивлением, а порой и с раздражением, — какая она, в сущности, неровная, поверхность нашей планеты: лес сменяется озером, озеро — болотом, болото — снова лесом. То возникает какой-то пригорок, то овраг, то отдельно растущее, но тоже не вполне безразличное для нас дерево. Повинуясь мягким движениям штурвала, самолёт летит по сложной волнистой траектории, педантично повторяющей капризы рельефа местности.

Но опасность ткнуться в какое-нибудь наземное препятствие

не была для нас единственной. Существовали ещё фашистские истребители, из-за которых, в сущности, мы и избрали такую, почти нулевую высоту полёта. Поэтому, полностью занявшись пилотированием, я поручил сидевшему рядом со мной механику Дмитрию Павловичу Сергееву во все глаза следить за небом и немедленно докладывать обо всем существенном, что он там узрит.

Так мы и двинулись — курсом на восток.

Через полчаса полёта я послал механика взглянуть, как там себя чувствует наш пассажир. Вернувшись, он довольным голосом доложил:

— Спит. Я его, чтоб не замёрз, укрыл чехлами от моторов.

От этого сообщения мне стало нехорошо. Моторные чехлы за время употребления насквозь пропитались маслом. Нетрудно было представить себе, как скажется соприкосновение с ними на щегольском подполковничьем обмундировании Твардовского! Мне (конечно же, мне: за все происходящее на борту отвечает командир) явно предстояла трудная защита. И я уже готовился построить её на вольном пересказе басни Крылова «Пустынник и медведь», по-видимому полагая, что литературные примеры должны подействовать на нашего гостя надёжнее любых других.

Полет продолжался. Скоро пейзаж западных окраин страны — сплошные леса, озера и болота — должен был смениться полями и перелесками центрального района. Вот появились и первые признаки этого: какая-то более или менее просторная полянка в лесу, затем лысый холмик, а вон слева выплывает и настоящее поле.

Но не успел я отметить в своём сознании появление этого первого на нашем пути поля, как вдруг…

* * *

Боюсь, читателю могут надоесть эти без конца повторяющиеся «вдруг». В своё оправдание скажу одно: любому лётчику-испытателю они надоели несравненно больше!

Итак — все-таки вдруг! — едва мы поравнялись с полем, как отказал правый мотор. Отказал мгновенно, без намёка на какие-то предупреждения, и притом начисто!

В то время вообще добрая половина всех лётных происшествий (а при них-то как раз и проявляются ярче всего такие категории, как интересующие нас везение и невезение) происходила именно по причине отказа моторов. Сейчас такой отказ — большая редкость, а на многомоторных пассажирских

самолётах к тому же и не бог весть какая опасная редкость: если, паче чаяния, она все же произойдёт, то современный воздушный лайнер способен продолжать горизонтальный полет и благополучно дойти до аэродрома назначения даже при выходе из строя половины установленных на нем двигателей.

Но наш Ще-2 на одном моторе не летел. Точнее — летел только со снижением. А снижаться-то как раз нам было некуда — и так земля мелькала под самыми колёсами.

Чтобы сделать энергичный разворот в сторону спасительного поля, пришлось сначала горкой вытащить самолёт на высоту хотя бы нескольких метров. Иначе, накренившись (без чего разворота на самолёте, как известно, не получается), мы воткнулись бы левым крылом в землю. Из-за этой горки полностью растаял весь имевшийся у нас и без того небольшой запас скорости. Но теперь он был уже больше не нужен — поле прямо перед нами… Ещё мгновение — и машина, подпрыгивая и переваливаясь с крыла на крыло (все-таки это был не аэродром!), покатилась по земле. От момента отказа мотора прошло, наверное, секунд тридцать-сорок.

И столько срочных дел было в весьма резвом темпе переделано за это время, что ни о каком сознательном осмысливании происшедшего не могло быть и речи.

Так, наверное, спасается от грозящего поражения шахматист, попавший в жестокий — вон уже пошёл флажок на шахматных часах! — цейтнот. Он чувствует, что в принципе выигрыш есть (последующий спокойный анализ подтвердит это), но ведут к нему только так называемые единственные ходы. Их-то и надо делать твёрдой рукой без секунды промедления. Только их! Думать в том смысле, который мы обычно вкладываем в это слово, нет времени. Весь расчёт на «подкорковую» интуицию. Впрочем, и сама-то интуиция формируется не иначе как на базе опыта, многократного анализа возможных ситуаций, разбора множества былых своих и чужих удач и неудач. Так создаётся интуиция у шахматиста. Так же — и у лётчика…

Немудрёно, что, остановившись после короткого пробега по столь гостеприимно приютившему нас полю, я молча уставился перед собой, дабы немного переварить ход событий.

Но тут отворилась дверка, соединяющая кабину лётчиков с основным отсеком фюзеляжа, и раздался бодрый голос нашего хорошо выспавшегося пассажира:

— Что, уже прилетели? Москва?

Пришлось любезным голосом хозяина, извиняющегося перед гостями за задержку начала званого обеда, объяснить Александру Трифоновичу, что прилетели, конечно, да, но что касается Москвы, то, к сожалению, нет…

Из деревни, разбросанной по краю поля, к нам уже бежали мальчишки. За ними пришли женщины и старики — встретить в деревне мужчину в годы войны было редкостью. Наконец на полуторке подъехали солдаты с ближайшего поста воздушного наблюдения (тоже, говоря откровенно, не бог весть какие строевые орлы; фактически ребята на этих постах долечивали после госпиталей полученные на фронте ранения).

Не сразу, но все же сравнительно быстро было установлено, что мы не фашистский десант и не диверсионная группа, а равно не имеем явно выраженных шпионских намерений. Немало способствовал этому Твардовский, и не столько даже он сам, сколько незримо присутствовавший у нас на борту Василий Тёркин.

В последующие годы Александр Трифонович не раз вспоминал этот насыщенный приключениями полет, с которого началось наше доброе, долгое знакомство, предел которому положила только кончина этого замечательного человека.

Обогревшись в избе у одного из местных жителей, мы все, за исключением механика, завалились в кузов той же любезно предоставленной нам полуторки и, зарывшись в сено, двинулись за тридцать километров к ближайшей железнодорожной станции.

По дороге стемнело. На станции тускло мерцали только синие огоньки фонариков у стрелок. В зале ожидания было темно и холодно. Единственный источник бодрости — рупор репродуктора — долго выдавал что-то невнятное, пока вдруг неожиданно из него не полился вальс:

С берёз неслышим, невесом
Слетает жёлтый лист…

Я раньше почему-то ни разу не слышал эту песню поэта М. Исаковского и композитора М. Блантера, И она прочно ассоциировалась в моей памяти с тем вечером в холодном тёмном станционном зале и со всеми событиями прошедшего дня. Наверное, у каждого человека есть какая-то «своя» музыка, навсегда привязанная к каким-то событиям его жизни.

Впрочем, все это непосредственно к происшествию, о котором идёт речь, не относится. Главное, ради чего был начат рассказ о нем, заключается в том, что умница мотор не отказал, пока мы летели над местами, где вынужденная посадка была бы равносильна катастрофе. Дотерпел, бедняга, до первого подходящего поля!

Опять явное везение!..

* * *

Иногда бывает, что везение и невезение даже в одном полёте по нескольку раз сменяют друг друга. Об одном таком полёте нам — в то время начинающим лётчикам-испытателям — рассказал ещё в довоенные годы наш старший коллега Борис Николаевич Кудрин.

Дело было в середине двадцатых годов. Товарищ нашего рассказчика по отряду пассажирских самолётов, пилот И.Ф. Бывалов, отправился на своём «Дорнье» в очередной рейс (в то время на наших линиях отечественная техника ещё не успела вытеснить иностранную).

Поначалу все обстояло прекрасно. Но через некоторое время местность внизу стало заволакивать туманом. Сначала затянуло низины, потом леса, наконец, исчезли из виду и пригорки.

Это было очень красиво. Но красота красотой, а с точки зрения практической ничего хорошего про туман не скажешь. Начать с того, что, не имея возможности «сличать карту с местностью», лётчик вынужден был упереться глазами в компас и напряжённо выдерживать курс, одновременно отсчитывая пройденное расстояние по времени полёта. Иначе можно было в два счета сбиться с пути.

Итак, туман — первое если не невезение в полном смысле этого слова, то, во всяком случае, не бог весть какой подарок.

Главное, однако, было впереди.

Когда зона тумана по всем признакам должна была уже скоро кончиться и впереди у горизонта появились очертания и краски открытой земли, в этот самый момент зачихал, захлопал и — приходится вновь принести извинения читателям за вынужденное повторение ситуации — остановился мотор!

Вот оно, невезение!

Бывалову оставалось одно: планировать. Ничего, кроме этого, на самолёте с неработающим мотором не сделаешь! Планировать наугад, без малейшего представления о том, что ждёт самолёт и людей внутри этой так некстати оказавшейся под ними мути.

Все ближе и ближе верхняя кромка тумана, как назло, в этом месте особенно плотного. И вот планирующий самолёт погружается во влажную молочную мглу. Никаких приборов слепого полёта, конечно, нет — они появятся на добрый десяток лет позднее. Чтобы не потерять пространственного положения и не свалиться в штопор, приходится, замерев, по памяти сохранять то самое положение рулей, которое подобралось в открытом полёте, до того, как самолёт врезался в туман.

Взор лётчика устремлён вперёд в напряжённых, но все ещё

тщетных попытках увидеть, куда летит машина, что ждёт её внизу: овраг, лес, жилые строения, провода высокого напряжения? Но впереди туман… Туман… Только туман…

Но вот цвет окружающей самолёт мглы как-то изменился, из молочно-серого стал чуть-чуть зеленоватым. Ещё секунда — и перед взором Бывалова появилась стремительно набегающая навстречу, покрытая травой земля. Ему оставалось только, не мешкая, выбрать штурвал на себя и посадить машину на ровную поверхность, луга, будто специально подставленного ему в тумане.

Везение! Потрясающее, сказочное везение!

Спокойно, как по аэродрому, катится, постепенно замедляя свой бег, самолёт. Ещё совсем немного, и он остановится. Кажется, эта исключительно рискованная, как говорят, «лотерейная» вынужденная посадка окончилась благополучно.

Однако стоило этой естественной, но — увы! — преждевременной мысли прийти лётчику в голову, как он почувствовал резкий толчок… Удар… Треск… Крутой разворот вправо… И машина, врезавшись во что-то невидимое в тумане, замерла, неловко завалившись на бок.

Невезение! Невезение в самый последний момент, когда уже, казалось бы, так бесспорно обрисовалось везение!

Потирая ушибленное плечо, лётчик выбрался из кабины на землю.

Кругом сплошной туман. Куда идти — неизвестно. И, решив переждать, пока видимость улучшится хотя бы настолько, что можно будет отправиться искать ближайший населённый пункт, лётчик присел отдохнуть под нелепо задранным крылом своего поломанного самолёта.

Тишина, тёплые лучи греющего даже сквозь туман солнца да и нервная разрядка после пережитого напряжения быстро сделали своё дело: Бывалов уснул.

Когда он проснулся, от тумана не осталось и следа. Самолёт стоял, уткнувшись колесом в яму, единственную яму посреди огромного — по нескольку километров в любую сторону — ровного луга… Нужно было бы очень точно прицелиться, чтобы, заходя на посадку при полной видимости, угодить в эту яму нарочно!

Чего в этом полёте было больше — везения или невезения, — сказать трудно.

* * *

Не всегда невезение в полёте вызывает одну только досаду. Нередко — спасибо ему и за это — оно в конце концов заставляет посмеяться.

За год до войны я заканчивал лётные испытания первого в Советском Союзе экспериментального самолёта с так называемым трехколесным шасси. Создан он был группой инженеров под руководством Игоря Павловича Толстых специально для того, чтобы исследовать свойства такого шасси (в наши дни получившего почти монопольное распространение) и отработать методику пилотирования оборудованных им самолётов.

В аэродромном просторечии эта экспериментальная машина именовалась «птеродактилем». Многие самолёты, кроме своих официальных наименований, начертанных на обложках технических описаний и употребляемых в официальных документах, имели ещё и прозвища, авторами которых были, конечно, механики — великие любители меткого слова и острой шутки.

Большая часть этих кличек имела в своей основе созвучие. Так, самолёт МИ-3 был быстро переименован в «Митрича», американский штурмовик «Нортроп», обрусев, превратился в «Антропа», трудолюбивый истребитель И-16 стал «ишаком», а пикирующий бомбардировщик Пе-2 — «пешкой» (хотя, если исходить не из созвучия, а из сути дела, его следовало бы назвать «ферзём» или по крайней мере «ладьёй»).

Иногда поводом для той или иной клички служил внешний вид машины. Один самолёт с очень длинным и тонким фюзеляжем фигурировал у нас под наименованием «анаконда» — его появление на аэродроме совпало с демонстрацией в московских кинотеатрах занимательного фильма об охоте за этой огромной змеёй в дебрях Южной Америки. Впрочем, в ходе испытаний «анаконды» поначалу не все было вполне гладко, так что полученное ею прозвище вполне отвечало не одной только внешности.

А наш «птеродактиль» назывался так скорее всего по причине кажущейся архаичности своих очертаний. В последние предвоенные годы мы уже прочно привыкли к гладким, благородным, зализанным формам самолётов, а из нашей трехколески во все стороны торчали всякие стойки, подкосы и растяжки, необходимые для того, чтобы от полёта к полёту изменять взаимное расположение колёс шасси и в конце концов найти наилучшее из всех возможных.

По ходу испытаний приходилось выполнять немало заданий сугубо экзотических: от посадок без выравнивания — своеобразного утыкания в землю с полной вертикальной

скоростью снижения до перескакиваний на разбеге и пробеге через бревно, положенное на полосе, с целью спровоцировать — а затем, конечно, детально исследовать — вибрации типа «шимми», которым в некоторых случаях подвержено носовое колесо трехколесного шасси.

Но все самые необычные номера были уже проделаны, когда в один прекрасный вечер мы полетели на нашей трехколеске по одному из последних оставшихся заданий. Наблюдателем в кормовой кабине был на этот раз сам конструктор машины — И.П. Толстых.

Первые полёты «птеродактиля» неизменно привлекали внимание широкого контингента зрителей и болельщиков. Но всякая новинка быстро приедается: на смену ей в изобилии приходят следующие. И в этот вечер наш взлёт никем уже не воспринимался как сенсация.

Взлетев и набрав по прямой метров двести высоты, я посмотрел влево. Воздушное пространство со стороны предполагаемого разворота было свободно. Убедившись в этом, я, как положено, чуть-чуть прижал самолёт — опустил немного его нос, чтобы получить нужный в развороте избыток скорости.

Внезапно что-то чёрное мелькнуло в поле моего зрения. В ту же секунду раздался резкий, как при взрыве, звук. От сильного — прямо в лоб — удара помутилось сознание. Наверное, я пришёл в себя очень быстро — не позднее чем через несколько секунд, иначе вряд ли успел бы выпутаться из создавшегося положения, столь же малоприятного, сколь и необычного.

* * *

Во всяком случае, открыв глаза, я увидел окружавший меня мир в розовом свете — к сожалению, не в переносном (что в те времена считалось заслуживающим всяческого поощрения), а в самом прямом, буквальном смысле этого выражения. И заливной луг, раскинувшийся по соседству с нашим аэродромом, и извивающаяся речка, и даже плывущий по ней пароход виделись мне будто сквозь очки с розовым светофильтром. Голова болела так, словно по ней долго колотили чем-то тяжёлым. А прямо в лицо била плотная холодная струя встречного воздуха, врывавшаяся в кабину сквозь вдребезги разбитое переднее стекло (автомобилисты называют его «ветровым», и тут-то я понял, насколько безукоризненно точен этот термин). Впрочем, этой холодной струе я должен быть до конца дней своих глубоко благодарен — без неё вряд ли столь своевременно вернулось бы

ко мне сознание.

Среди осколков, ещё державшихся по краям переплёта кабины, был зажат какой-то странный тёмный предмет неопределённой формы, от которого все время отлетали клочья, неуклонно ударявшие меня по голове (больше им, впрочем, и деваться было некуда).

Не сразу сообразил я, что этот таинственный предмет — убитая при столкновении с самолётом птица.

Не сразу потому, что поначалу было не до неё: все моё внимание привлекли иные — гораздо более важные в тот момент — обстоятельства: самолёт под довольно крутым углом, опустив нос, шёл к земле. До неё оставались уже немногие десятки метров. По-видимому, потеряв от удара сознание, я грудью навалился на штурвал и таким образом невольно перевёл машину в режим энергичного снижения.

Вытащив самолёт из этого чреватого существенными неприятностями состояния, я кое-как выполнил «коробочку» вокруг аэродрома и посадил — нет, вернее, не посадил, а плюхнул «птеродактиля» на бетонную полосу. Вот когда неожиданно пригодилась крайняя нетребовательность к точности пилотирования на посадке, присущая самолётам, имеющим шасси подобной схемы!

Сразу после посадки, ещё на пробеге, я опять завалился на штурвал и позволил себе роскошь снова — на сей раз уже более капитально — потерять сознание. Благо и прямолинейное направление пробега трехколеска отлично сохраняла сама.

Однако сколь ни сильны были переживания, доставшиеся в этом полёте на мою долю, ещё хуже было положение наблюдателя. Судите сами: в тот самый момент, когда благополучно выполнен ответственный этап полёта — взлёт — и экипажу положено немного размагнититься, в этот самый момент он чувствует удар, откуда-то спереди в его кабину врывается струя забортного воздуха, и машина, опуская нос, устремляется к земле! Выброситься с парашютом явно не успеть: для этого чересчур мала высота. На вызовы по СПУ — самолётной переговорной установке — лётчик не отвечает. Что делать?.. И тут-то наблюдатель с ужасом замечает, что врывающаяся в его кабину воздушная струя несёт с собой… кровь! Множество горячих капель крови! Никаких сомнений не остаётся: лётчик убит или по крайней мере тяжело ранен, что при создавшейся ситуации, в сущности, одно и то же.

Но на этом чудеса не заканчиваются. Игорю Павловичу, наверное, подумалось, что от нервного перенапряжения у него начались галлюцинации: вместе с кровью поток воздуха начал

гнать в его кабину… перья! Настоящие чёрные перья, источником которых организм лётчика, даже сколь угодно тяжело раненного, вроде быть не мог… Конечно, галлюцинация!..

Здоровенный старый грач, на которого мы налетели, — вернее то, что от него осталось, — застрял в переплёте фонаря и так и был доставлен на землю. Но при этом изрядно досталось и мне. Кроме ушиба головы (за счёт которого друзья и коллеги в течение долгого времени ехидно относили все мои, с их точки зрения, недостаточно мудрые высказывания), обнаружилось, что осколки стекла повредили мне левый глаз. Поэтому руководивший нами в то время профессор А.В. Чесалов на сей раз — в отличие от того, когда я попал во флаттер, — ничего записывать «на свежую голову» не велел (тем более что ни о какой свежей голове в тот момент не могло быть и речи), а, напротив, тут же решительно засунул меня в автомобиль и отправил в Москву, в глазную лечебницу. И, как вскоре выяснилось, очень правильно сделал.

Только благодаря этому у меня ещё на долгие годы сохранилось стопроцентное зрение на оба глаза.

Дабы происшествие не кануло бесследно в Лету, покойный грач был сфотографирован во всех возможных ракурсах (так принято делать при любой, даже самой незначительной, поломке). Две или три фотографии были предложены мне в качестве сувенира, и я легкомысленно принял их. Говорю «легкомысленно», ибо, кроме злополучного грача, на них фигурировала часть переплёта фонаря — две дюралевые рейки, каковые при желании можно было квалифицировать как «элементы конструкции экспериментального самолёта». И действительно, не далее как на следующий же день спохватившееся бдительное начальство велело немедленно принести фотографии обратно и даже потребовало от меня пространного письменного объяснения, зачем я их взял. Мой естественный ответ: «на память» — был воспринят как не вполне удовлетворительный. Так я и остался на долгое время без осязаемых сувениров об истории с грачом, как, впрочем, едва ли не обо всех прочих историях, случившихся со мной за годы испытательной работы.

Но все это уже, можно сказать, послесловие. Сейчас же я вспомнил о происшедшем столкновении с птицей прежде всего как о случае, в котором мне явно не повезло.

Судите сами: беспредельное воздушное пространство, и в нем совсем небольшая птица. Так надо же было уткнуться в неё прямёхонько лобовым стеклом кабины!

До этого мне казалось, что так столкнуться с летящей птицей

столь же маловероятно, как, например, угодить под метеорит, падающий на Землю из космического пространства.

Впоследствии я узнал, что вероятность первого все же гораздо больше и что немало столкновений летящих самолётов с птицами закончились гораздо печальнее, чем у меня.

Удаление птиц из районов аэропортов, где воздушное пространство, естественно, насыщено летающими самолётами в наибольшей степени, стало одной из существенных составляющих проблемы безопасности полётов. В печати по сей день то и дело появляются сообщения о лётных происшествиях, вызванных столкновениями летательных аппаратов с птицами.

Так что мне с моим грачом не повезло, оказывается, не столь уж решительно.

Новые события, в которых на испытательном аэродроме недостатка никогда не ощущается, вскоре отодвинули грачиное происшествие на задний план. Его подробности быстро стирались в памяти окружающих. И уже недели через две кто-то из лётчиков в разговоре бросил:

— Это было незадолго до того, как Марк столкнулся с вороной…

— Не с вороной, а с грачом, — поправили его, — никакой вороны там не было!

Во тут кто-то из «метров» — не то Корзинщиков, не то Чернавский — неопределённо заметил:

— Ну, одна-то ворона там, во всяком случае, была…

Я тогда не предал этой туманной реплике должного значения, так как не видел оснований возвращаться к и без того, казалось бы, ясному делу. Не повезло — и все тут!

* * *

Исключительно досадное невезение постигло однажды моего друга, выдающегося советского лётчика-испытателя, Героя Советского Союза Николая Степановича Рыбко.

Он испытывал первый опытный Ту-16 — очень интересную, прогрессивную и многообещающую машину, созданную коллективом, которым руководил А.Н. Туполев. Кстати, именно эта машина послужила впоследствии основой для разработки первого реактивного пассажирского самолёта — широко известного у нас и за рубежом Ту-104.

Размеры аэродрома, на котором проводились испытания, в то время не оставляли новой скоростной машине особенных запасов при посадке: стоило на ней, как говорят лётчики, промазать —

коснуться земли не в самом начале полосы — или сделать это в нужном месте, но на повышенной скорости, и длины лётного поля могло не хватить. Поэтому Рыбко был вынужден каждый раз буквально подкрадываться к аэродрому с высоко задранным носом, на наименьшей допустимой скорости и притом как можно ниже, над самыми окружающими лётное поле препятствиями. Подкравшись таким образом, лётчик перед самым началом посадочной полосы энергично убирал газ, и самолёт тут же приземлялся.

Конечно, для такого захода на посадку требовалась точная лётная интуиция и не менее точный расчёт. Достаточно было чуть-чуть перехватить в стремлении подходить к земле без всяких запасов высоты и скорости, и самолёту грозило приземление в категорически не приспособленном для этого месте — среди ям, бугров и столбов, находящихся в зоне подходов к посадочной полосе.

Иными словами, лётчик сознательно держался не в середине и без того узкого диапазона допустимых режимов захода на посадку, а у самого, так сказать, края этого диапазона. Так, шофёр, едущий по извилистой горной дороге, перед разворотом прижимает машину к краю обрыва. Пассажирам при этом делается несколько неуютно, но ничего не поделаешь: иначе в разворот не вписаться.

Из полёта в полет Рыбко точно притирал машину к бетону на расстоянии буквально нескольких метров от начала полосы. Постепенно этот аттракцион стал привычным и никаких особенных ахов уже не вызывал. И в этот день все наблюдавшие полет с земли видели, что самолёт приближается к аэродрому так же, как обычно.

Внезапно, когда до полосы оставалось буквально несколько секунд полёта, машина резко, будто припечатанная чем-то сверху, провалилась, и не успели опомниться ни зрители, ни, главное, сам лётчик, как самолёт, не долетев считанные десятки метров до аэродрома, ударился о землю!

К счастью, люди остались целы и невредимы, но новая опытная машина, драгоценная не только по своей многомиллионной денежной стоимости, но прежде всего по возлагаемым на неё надеждам, была поломана. И поломана серьёзно!

Осмотр самолёта показал, что посадочные закрылки находятся в убранном положении. Но во время захода — все это видели — они были, как положено, полностью выпущены. Внезапная уборка закрылков над самой землёй, да ещё при предельно малой скорости полёта, не могла не повлечь за собой

резкой просадки самолёта вниз, окончившейся ударом о землю. Это было ясно.

Но неясным оставалось другое — почему убрались в самый что ни на есть неподходящий для этого момент закрылки? Все возможные пробы и проверки, в изобилии проведённые дотошной аварийной комиссией, не выявили ничего в этом смысле сколько-нибудь подозрительного. Предъявить какие-либо претензии к технике не удавалось. И тут-то (как всегда в подобных случаях) возникло и, будто на дрожжах, выросло в полный рост предположение — виноват лётчик. В конце концов так и порешили: он нечаянно — возможно, задев рычаг закрылков локтем или рукавом при оперировании секторами газа, — убрал закрылки сам!

Излишне говорить, какая тяжкая моральная ответственность возлагалась при этом на лётчика-испытателя!

И хорошо ещё, что только моральная. Целый ряд привходящих обстоятельств, сопутствовавших, если можно так выразиться, «анкетному» облику Николая Степановича в тот период, мог легко усложнить дело в ещё гораздо большей степени! По-видимому, только бесспорные государственного масштаба заслуги Рыбко и исключительное уважение и доверие к нему со стороны всего коллектива, начиная с его руководителя и кончая любым мотористом, помогли избежать труднопоправимых и весьма вероятных в то время — шёл ещё только 1953 год — крайностей.

Но и моральная травма — груз, способный раздавить человека! В сущности, любая травма тем и тяжела, что в конечном счёте оборачивается моральной.

Не знаю, всегда ли отдают себе в этом отчёт люди, на которых возлагается обязанность — тоже не простая! — разбираться в лётных происшествиях: от мелкой поломки до катастрофы. Боюсь, что в труднообъяснимых случаях соблазн перенести всю ответственность на человека, держащего штурвал в руках, весьма силён. Конечно, если лётчик виноват, то он виноват. Я не хотел бы, чтобы меня поняли превратно, как поборника автоматической амнистии лётчика при любых обстоятельствах (хотя и у такой крайней точки зрения есть свои сторонники; их позиция базируется на том, что лётчику, даже допустившему ошибку, её последствия грозят прежде и сильнее, чем кому бы то ни было иному). Но стоит ли обязательно изображать лётчика виновником аварии всегда, когда истинная её причина остаётся неизвестной?..

К сожалению, в том случае, о котором идёт речь, получилось именно так: виноватым остался Рыбко.

И лишь впоследствии, когда множество серийных самолётов этого типа, в каждом из которых была заключена немалая доля опыта, знаний, таланта, самоотверженности Николая Степановича Рыбко, уже успешно летало в течение ряда лет в нашем небе, только тогда на одном из серийных экземпляров вдруг… самопроизвольно убрались закрылки!

Спустя некоторое время то же самое случилось ещё на одном самолёте того же типа. Словом, дефект системы выпуска закрылков, послуживший причиной той, первой аварии, в конце концов все-таки выплыл на свет божий! Бывают такие дефекты, коварные именно тем, что проявляются они не в каждом полёте, или десятке, или хотя бы сотне полётов, а, что называется, раз в год по обещанию. Выловить и устранить такой дефект, понятно, очень трудно. И надо же было ему случиться на первом драгоценном опытном экземпляре, да ещё у самой земли!

Да, это было невезение в полном смысле этого слова. Досадное, обидное невезение!

* * *

Но эта история с закрылками окончилась если и не благополучно, то уж, во всяком случае, не трагично. К сожалению, так получалось не всегда. Бывало и гораздо хуже…

Каждый раз после того, как очередная катастрофа уносит кого-то из тесного круга испытателей, коллеги погибшего ещё долго обсуждают происшедшее в его, так сказать, пилотажно-техническом аспекте, независимо от того, что одновременно тем же самым занимается официально назначенная аварийная комиссия. Смею утверждать, что эта неофициальная комиссия подходит к разбору дела, во всяком случае, не менее фундаментально. Оно и немудрёно: никакой опыт не даёт таких полезных уроков на будущее, как опыт горький. И нельзя допустить, чтобы, доставшись столь дорогой ценой, он, хотя бы в малой степени, пропал напрасно. Этого требуют интересы дела. Того самого дела, которое не удалось довести до конца погибшему и которое продолжат его товарищи. Продолжат, как правило, в самом прямом, конкретном смысле этого изрядно потёртого от неумеренного употребления выражения — возобновят прерванное испытание на другом экземпляре того же самолёта, построенном вместо разбившегося. Естественно, что именно они, товарищи погибшего, и нуждаются больше чем кто бы то ни было в его последней дружеской услуге — кровью написанном опыте полёта, из которого он не вернулся.

Один мой знакомый журналист, случайно попавший в комнату лётчиков в разгар подобного обсуждения, с горечью сказал:

— Это же цинично! Только вчера они стояли в почётном карауле, говорили скорбные речи, утешали осиротевших родственников… А сейчас сидят и разбирают страшную человеческую трагедию, будто варианты отложенной шахматной партии! Спорят, с азартом перебивают друг друга. Действительно, можно подумать, что дело идёт о том, как лучше пойти — слоном или ладьёй…

Я промолчал. Лаконичный ответ ничего не объяснил бы моему собеседнику, а говорить подробно не хотелось — у меня у самого голова была повёрнута в сторону так оскорбившего его «разбора».

Но, конечно же, он был по любому счёту не прав. Не прав прежде всего потому, что, пользуясь его же, моего собеседника, сравнением, «шахматная партия», вокруг которой идёт спор, именно отложена. Не сыграна, а только отложена! Она будет продолжаться, а значит, как бы это ни выглядело со стороны, нуждается в детальном, педантичном, проведённом с холодной головой (сердце при этом может оставаться горячим!) анализе.

Как правило, такой анализ приводит к очень полезным и вполне конкретным выводам.

Но бывает иногда и так, что, детально разобрав все действия погибшего лётчика и обговорив все возможные варианты, испытатели убеждаются, что избежать происшедшего при возникших тяжких обстоятельствах было невозможно. И тогда кто-нибудь из присутствующих со вздохом говорит:

— Да, не повезло!

Так не повезло нашим друзьям и товарищам Юрию Константиновичу Станкевичу, Алексею Николаевичу Гринчику, Владимиру Павловичу Фёдорову, Виктору Леонидовичу Расторгуеву, Матвею Карловичу Байкалову, Степану Филипповичу Машковскому… Так не повезло многим другим испытателям, попавшим в действительно безвыходное положение.

Во всех прочих — небезвыходных — положениях лётчики высшего класса находят тот самый единственный, хотя порой и исключительно труднореализуемый, выход. Находят и используют его — не раз и не два, а, без преувеличения, десятки и сотни раз за свою лётную биографию.

И лишь когда в конце концов такой лётчик попадает в действительно безвыходное положение, мы оказываемся вынуждены произносить горькие слова:

— Да, не повезло!..

* * *

Итак, если верить фактам, приходится прийти к выводу: бывает на свете везение, бывает — увы! — и невезение.

Казалось бы, от такого признания один шаг до фатализма — учения чрезвычайно удобного (ни о чем не надо заботиться самому), но в ещё большей степени опасного, особенно в авиации! Рассчитывать на долголетие ни лётчику-фаталисту (само сочетание этих слов звучит противоестественно), ни его экипажу, ни пассажирам, если — от чего боже упася! — таковые у него есть, никак не приходится.

Дело в том, что при более детальном рассмотрении в девяти случаях из десяти как везение, так и невезение оказываются не такими уж безоговорочно «чистыми», как может представиться с первого взгляда.

Бывают, конечно, случаи, когда лётчик, что называется, делает все лично от него зависящее, дабы убиться, и остаётся цел только благодаря «железному» везению. Но это редкость, исключение. Рассчитывать на него не приходится. Такой персонаж античной драмы, как богиня Счастливого Случая Тихе, в авиации далеко не всевластен и нуждается в постоянной поддержке. В первую очередь — от лиц, непосредственно заинтересованных в её успешной деятельности.

Вернёмся хотя бы к казусам, рассказанным мною только что.

Легко заметить, что едва ли не во всех описанных здесь примерах везения «счастливчики» делали все, что только было возможно, дабы ухватить случай за ту самую единственную прядь на его голове, о которой говорил д'Артаньян.

Вот молодой Гринчик потерял ориентировку в полёте за облаками и буквально на последних каплях горючего добрался до своего аэродрома. Повезло? Конечно, повезло! Но этому везению сам Гринчик активно помогал. Заблудившись, он ни на секунду не поддался панике, спокойно, чётко, методично восстановил ориентировку, к аэродрому летел по кратчайшему маршруту — строго по прямой — и притом на режиме, обеспечивающем наибольшую возможную дальность полёта при данном запасе горючего (этот режим, кстати, соответствует умеренной скорости, и его использование в обстановке, когда хочется «скорее домой», тоже требует определённой выдержки).

Виктор Расторгуев, прежде чем покинуть оказавшийся над сплошным туманом самолёт, внимательно следил за, казалось бы, безнадёжно закрытым аэродромом и подходами к нему. И стоило появиться малейшему просвету — это, конечно, было везение, — как лётчик с ювелирной точностью использовал представившийся

ему единственный шанс.

И.Ф. Бывалов, снижаясь в сплошном тумане без каких-либо приборов слепого полёта, сумел за счёт одной лишь присущей ему лётной интуиции не сорваться в штопор или спираль, удержать самолёт в режиме прямолинейного планирования, а когда из тумана косой стеной навалилась земля, успел выбрать машину из планирования и «вполуслепую» посадить её. Ну а то, что земля эта поначалу оказалась вполне пригодной для посадки, это уж, конечно, элемент везения.

То же можно сказать и про большую часть случаев, в которых лётчикам не везло. Разумеется, я здесь не имею в виду положения безвыходные — когда лётчик действует безукоризненно правильно, но, несмотря на это, оказывается бессильным против преследующего его тяжкого невезения. Все, что можно было сказать о них, сказано, и добавить к этому, к сожалению, нечего.

Но безвыходные случаи, повторяю, — большая редкость. Не они делают погоду в авиации. Не фатального невезения должен прежде всего опасаться лётчик, а своих собственных ошибок. На практике же почти всегда своему невезению лётчик (разумеется, невольно) опять-таки «помогает» сам.

Так, например, сейчас, через много лет после столкновения с грачом, думаю, что будь я тогда более осмотрителен и поглядывай почаще вперёд, возможно, успел бы заметить эту чёртову птицу и если не отвернуть от неё всем самолётом, то по крайней мере наклонить голову к штурвалу и увернуться от удара самому. Что и говорить, в какой-то степени я в этом деле действительно оказался вороной.

И по-видимому, нельзя объяснить одной лишь случайностью (так сказать, концентрацией везения или невезения) тот известный в истории авиации факт, что одним лётчикам всю жизнь, за что бы они ни взялись, неуклонно «везёт», а другим столь же фатально «не везёт».

Впрочем, вряд ли такие «счастливчики» и «неудачники» существуют только в авиации. Бывает иногда и так, что человека, у которого долгое время шли одни сплошные успехи, вдруг постигает неудача. Это может случиться в любом виде творческой деятельности: от конструирования и пилотирования новых летательных аппаратов до создания произведений литературы и искусства. Когда один кинорежиссёр, получивший широкую известность как постановщик очень удачного фильма, выпустил на экран следующую, значительно более слабую картину, среди зрителей раздались голоса:

— Наверное, та — первая — картина получилась у него случайно…

Вот в это я не верю!

Неудача может быть случайной, удача же — настоящая, большая удача — случайной быть не может!

Не может хотя бы потому, что требует совпадения очень уж многих благоприятных факторов, среди которых пресловутое «везение» хотя и присутствует, но далеко не на первом месте.

Нет, не столь уж легка жизнь так называемых «счастливчиков»! Они вынуждены в течение многих лет, пока длится их творческая деятельность, прилагать немалые усилия, чтобы неизменно держать в руках все без исключения многочисленные компоненты удачи…

Везение надо делать!

Впрочем, эта мысль не нова: ещё Суворов в ответ на утверждения своих недоброжелателей, что ему, мол, просто везёт, обычно говорил:

— Сегодня — везение. Завтра — везение. Помилуй бог, когда-нибудь надобно и умение!

ТУ-4 — ДАЛЬНИЙ, ВЫСОТНЫЙ, СКОРОСТНОЙ…

Со дня окончания испытаний первых отечественных реактивных самолётов не прошло и года.

И вот снова «пересадка». На этот раз нам предстояло испытывать новый мощный — по тем, конечно, временам — стратегический четырехмоторный бомбардировщик Ту-4.

История создания этой машины была необычна. Конструкторское бюро А.Н. Туполева получило правительственное задание в максимально короткий срок создать самолёт по образцу американского стратегического бомбардировщика «Боинг-29» — «Суперфортресс». Думаю, вряд ли это задание пришлось Туполеву очень по душе — его конструкторское бюро, вне всякого сомнения, сделало бы, ничего ни у кого не копируя, самолёт ничуть не худший, чем Б-29. Но именно — самолёт как таковой. А задача стояла, прежде всего, в преодолении накопившегося у нас отставания в области оборудования, авиационной электроники, ряда технологических новшеств. Использование опыта мирового самолётостроения было в сложившейся ситуации действительно самым быстрым и прямым путём к решению задачи. Человек государственного склада ума, Туполев не мог этого не видеть. Ну а каковы были при этом его эмоции как творческой личности и главы творческого коллектива — остаётся только гадать.

В последующие годы история создания «Ту-четвёртых» не раз комментировалась. Спорили о том, что же это было: копия или аналог? Не уверен, что терминологические дискуссии на эту тему имеют смысл: все равно, какой ответ тут ни дай, суть дела от этого не изменится.

…Размах созданию самолёта Ту-4 был придан с самого начала непривычно широкий. Даже заложен он был не в одном, и не в двух, и даже не в трех опытных экземплярах, а сразу малой серией.

Два десятка машин этой серии должны были выходить со сборки и начинать испытания с небольшими интервалами одна за другой. Почётное задание возглавить экипаж первого головного самолёта получил Н.С. Рыбко.

Командиром следующего корабля — «двойки» — был назначен я. Мой подшефный МиГ-9 незадолго до этого был благополучно внедрён в серию, и я после длительного периода полётов на истребителях был не прочь для разнообразия

поработать на тяжёлых кораблях. Так же, впрочем, как после тяжёлых кораблей меня неуклонно тянуло к маленьким манёвренным самолётам. Прочно въевшаяся привычка подниматься в воздух на летательных аппаратах самых различных типов превратилась в потребность.

Но не одна лишь «охота к перемене мест» влекла меня к «Ту-четвёртому».

Это была в то время действительно очень интересная, прогрессивная машина.

Правда, нельзя было сказать, что присущие ей лётные данные были до того не изведаны лётчиками. Нет, мы уже летали на таких же высотах, с такими же скоростями, до таких же дальностей. Но — по отдельности, на разных самолётах.

Одни из них развивали большую скорость, но летали не очень высоко и очень недалеко. Другие — так называемые высотные — отличались только хорошим потолком в ущерб остальным лётным данным. Были и специальные дальние самолёты, вроде заслужившего мировую известность АНТ-25, на котором лётчики-испытатели М.М. Громов, А.И. Филин, В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.Б. Юмашев и штурманы И.Т. Спирин, А.В. Беляков, С.А. Данилин выполнили несколько рекордных перелётов: по замкнутой кривой, на Дальний Восток и через Северный полюс — в Америку. Но средняя скорость полёта даже этой исключительно удачной в своём роде машины едва превышала… 160 километров в час! А потолок её был таков, что, попав в зону плохой погоды, экипаж оказывался вынужденным либо обходить её и терять на этом драгоценные километры пути рекордного полёта, либо пробиваться вслепую сквозь обледенение, грозные воздушные порывы и прочие неприятности, подстерегающие самолёт в столь красивой со стороны, но весьма коварной изнутри мощной фронтальной облачности.

Развитие одних способностей шло у таких самолётов за счёт почти полной атрофии других.

Представьте себе человека с могучими бицепсами, мускулистым торсом и ногами штангиста, но недоразвитой головой микроцефала. Или, наоборот, этакую блистательную сократовскую голову математика и шахматиста, водружённую на хилое, немощное тельце. И то и другое вызывало бы по меньшей мере сочувствие. Дисгармоничные самолёты, правда, таких эмоций не вызывали, но, я думаю, только потому, что самолётов гармоничных мы до поры до времени не видели и даже не очень задумывались о том, могут ли они реально существовать в природе.

Сейчас такой вопрос ни у кого не возникает. На него ответила

сама жизнь: многие самолёты летают в наши дни одновременно и быстро, и высоко, и далеко.

Ту-4 был первой машиной, способной пролететь тысячи километров на границе стратосферы со скоростью 500—550 километров в час, — ещё недавно истребители летали не быстрее этого!

Он именовался дальним, высотным, скоростным стратегическим бомбардировщиком. И сколь ни опасны подобные эпитеты (я уже писал, что слово, например, «скоростной», поначалу звучащее довольно гордо, через несколько лет может закономерно обрести оттенок горькой иронии), применительно к «Ту-четвёртому» удержаться от них было трудно. Немалое впечатление производила и его невиданная насыщенность всяческой электрикой: одних разного рода электрических машин — моторчиков, генераторов, преобразователей — на нем было несколько сотен.

— Что говорить! Одного закона Ома тут маловато, — мрачно заявил кто-то из моих коллег, принимаясь, прежде чем садиться за штурвал новой машины, за изучение толстых фолиантов её технических описаний. Да и сам этот штурвал буквально тонул в кабине среди пультов, густо утыканных множеством на первый взгляд одинаковых миниатюрных блестящих пальчиков — тумблеров. До этого мы привыкли к рычагам, тем более солидным по размерам, чем важнее была их функция. Так, например, рычаг уборки и выпуска шасси — это всегда был действительно рычаг: видный, крупный, с цветной рукояткой. А здесь огромные, почти в рост человека, сдвоенные колёса шасси подчинялись крохотному, почти не отличающемуся от своих соседей тумблерочку, за который и взяться-то в меховой перчатке было мудрено.

Впрочем, и в меховых перчатках необходимости не было. Кабина была герметична, и в ней независимо от высоты полёта сохранялись давление воздуха, ненамного отличающееся от земного, и ровная комнатная температура. О том, какой трескучий мороз царит снаружи, можно было судить только по показаниям забортного термометра.

Современному авиационному пассажиру, да и профессиональному лётчику наших дней, наверное, представляется, что иначе и быть не может. Но мы, грешные, успели полетать по полтора—два десятка лет в негерметичных, а поначалу — ещё того крепче — в открытых кабинах, где лётчик был прикрыт от обжигающе-ледяной струи встречного потока воздуха только лёгким плексигласовым козырьком. Летать приходилось в тёплых комбинезонах, унтах, а порой и в масках —

не кислородных, а обычных, прикрывающих все лицо, которое иначе было бы моментально обморожено.

Особенно противно было ходить на высоту жарким летом. Процесс облачения во все эти полярные доспехи выполнялся у самого самолёта — в тени под крылом. При этом лётчик — наподобие окружённого придворными лица королевской фамилии во время утреннего туалета — только протягивал руку или ногу, а верные друзья-механики проворно запаковывали его да ещё потом подсаживали в кабину. Но, несмотря на все эти меры предосторожности, к моменту взлёта лётчик успевал стать мокрым как мышь. А на высоте, по мере того как становилось холоднее, пот остывал: возникало такое ощущение, будто вам за шиворот налили холодной воды.

В конце полёта все повторялось в обратном порядке. Опускаясь, как в только что вытопленную печку, в горячие приземные слои атмосферы, едва «подсохший» лётчик взмокал вторично. Своей кульминации этот процесс достигал на посадке. А предстояло ещё зарулить на стоянку, выбраться из кабины, снять парашют и лишь после этого с помощью тех же друзей-механиков вылезти из насквозь мокрого — хоть выжимай! — обмундирования.

Образное выражение — «семь потов сошло» — приобретало совершенно реальный смысл.

Нетрудно представить себе, с каким одобрением встретили лётчики такое новшество, как закрытая, а затем и герметическая кабина.

…И вот наступил момент, когда экипаж Николая Степановича Рыбко, второго лётчика Ивана Ивановича Шунейко и ведущего инженера Вартана Никитовича Сагинова, сопровождаемый добрыми пожеланиями, шутками, поручениями, подначками провожающих (иными словами, всех свободных в этот момент от полётов лётчиков-испытателей нашего института), погрузился в транспортный Ли-2 и улетел на завод. Там была уже готова к выходу в свет первая из двадцати машин малой опытной серии. Наших друзей ждала серьёзная работа: первые — это всегда первые!

* * *

Они прилетели через две недели.

На заводском аэродроме Рыбко успешно сделал первый вылет и несколько доводочных полётов, но настоящие испытания по основной программе должны были проводиться у нас, на базовом

аэродроме.

Ожидание в этот день началось с самого утра.

Наконец радиограмма: вылетели. Ещё через час в диспетчерской, где вопреки грозной табличке на двери «Вход посторонним категорически воспрещается» торчали все свободные лётчики (их изгнание оттуда существенно затруднялось отсутствием точной юридической трактовки термина «посторонний»), раздался телефонный звонок из радиооператорской:

— Есть прямая связь с бортом Рыбко. Все нормально. Будут у нас через тридцать восемь минут.

Точно — минута в минуту, как было обещано, на востоке возник и стал непрерывно усиливаться ровный, басовитый гул четырех моторов, и из-за леса показалась широкая чёрточка с налепленными на ней пятью кружками: четырьмя моторами и фюзеляжем.

Ту-4 приближается, проходит над нами — теперь мы видим его в плане. Корабль делает круг, заходит на посадку, мягко приземляется и заруливает на стоянку. Экипаж вылезает из кабины на землю. Поздравления, приветствия, вопросы, не требующие ответов, ответы на незаданные вопросы — словом, несусветный галдёж!

Виновник торжества — свежий, беленький, аккуратный Ту-4 № 001 — стоит на линейке, окружённый множеством стремянок, на которых уже устроились добрых два десятка механиков. Уютно потрескивают остывающие моторы. На кабины натягивают чехлы. Машина добралась до дому…

К концу дня, когда ажиотаж несколько утих, я вытащил Рыбко на лётное поле и там, прохаживаясь по траве за хвостами выстроенных вдоль линейки самолётов, получил, наконец, более подробную информацию о «Ту-четвёртом».

— Моторы ничего, — говорил Коля, — работают. Управление немного туговато, особенно по крену: то ли тросы новые, ещё не вытянулись, то ли в роликах трение великовато; но в общем, чтобы штурвал крутить, надо работать. Оборудование? Представь себе, вроде действует! По крайней мере то, что мы уже включали…

Информация была обнадёживающая.

И своевременная — через несколько дней после торжественного прибытия «единицы» я улетал на завод за «двойкой».

По роду своей работы мне и раньше не раз приходилось бывать на серийных авиационных заводах. То надо было перегнать какую-нибудь машину, то участвовать в поверке

техники пилотирования заводских лётчиков, то — бывало, к сожалению, и такое — поработать в составе очередной аварийной комиссии. Так что едва ли не все заводские аэродромы, а главное, люди, трудящиеся на них, были мне хорошо знакомы. Это немаловажно, так как весь экипаж Ту-4 № 002, за исключением командира корабля, был целиком укомплектован из местных специалистов.

Вторым лётчиком и одновременно ведущим инженером самолёта был назначен Николай Николаевич Аржанов — в будущем Герой Советского Союза и заслуженный лётчик-испытатель СССР. Он был, что называется, коренным аборигеном местной лётно-испытательной станции и много лет поработал на ней в самых различных амплуа: и ведущим инженером, и лётчиком-испытателем, и одно время даже начальником станции. Кроме всех прочих профессиональных качеств, Николай Николаевич отличался сугубо атлетической комплекцией этакого нордического богатыря — обстоятельство в полётах на тяжёлых кораблях отнюдь не лишнее. А главное, он был насквозь свой человек на заводе, знал всех и вся, так же как все знали его, и во всем, что касалось так называемой специфики местных условий на него можно было смело и полностью положиться. Впрочем, в ходе полётов быстро выяснилось, что не только в этом: оказалось, что и летает он уверенно, и новую машину знает глубоко, и в сложных обстоятельствах не теряется, — короче говоря, жаловаться на второго лётчика и ведущего инженера явно не приходилось.

Любимым его обращением к товарищам по работе было почему-то «боярин» (наподобие «короля» у Гринчика), а в случае особого благорасположения к собеседнику — «гросс-боярин». Что в точности должна была обозначать эта тевтонско-славянская словокомбинация — не знаю, но тем не менее, удостоившись этого обращения впервые, я почувствовал себя польщённым.

Бортинженером у нас был Антон Порфирьевич Беспалов. Надо сказать, что бортинженер на тяжёлом многомоторном корабле — фигура исключительной важности. Львиная доля управления силовой установкой в полёте осуществляется с его пульта, который соответственно и выглядит наподобие лабораторного стенда. Управляться со всем своим сложным хозяйством бортинженер обязан «по-лётному» — быстро, чётко, безошибочно, без длительных размышлений и раскачки. А вернувшись из полёта, он же должен руководить работой десятков людей, составляющих наземную техническую бригаду. Не зря его называют «хозяином самолёта»! В лице Антона Порфирьевича мы имели именно такого хозяина: грамотного,

знающего, любящего свою технику, умеющего организовать работу подчинённых, спокойного и исполнительного в полёте.

Все остальные члены экипажа — и помощник ведущего инженера С.В. Иваненко, и бортрадист И.М. Тягунов, и бортовые механики Г.Г. Ирлянов и И.С. Рязанов, — все были под стать один другому. Экипаж был профессионально — каждый в своём деле — очень сильный и к тому же дружный, что в подобных случаях тоже далеко не маловажно.

Когда я приехал, «двойка» стояла на линейке и проходила длинную программу предполётных наземных испытаний.

Самолёт был облеплен — снаружи и изнутри — копающимися в его потрохах людьми так, что это внушало неожиданное беспокойство: при таком столпотворении трудно ожидать безукоризненного порядка. Однако на мой робкий вопрос: «Чего они там больше: чинят или портят?» — последовал не строго соответствующий вопросу, но уверенный ответ Аржанова:

— А ничего: когда они все уйдут, Порфирьич со своими ребятами все с ног до головы прочешет сам.

Это было утешительно: как самому Порфирьичу, так и всему «прочесанному» им я уже тогда доверял полностью.

Много мороки, помнится, было с уборкой и выпуском шасси. Внешне, правда, все обстояло благополучно: машину вывешивали на козелках (если это козелки, то что же назвать козлищами?), и шасси, подчиняясь перекладке тумблера в кабине, послушно, с глухим урчанием уползало в свои прикрытые створками ниши, а затем столь же послушно выползало обратно. Но расходуемый на эти операции ток существенно превышал норму. Опасались, что это свидетельствует о наличии каких-то до поры до времени невидимых дефектов в механизме шасси. Так прошло несколько дней (это не мелочь: график выхода машин был расписан по дням и утверждён, как тогда выражались, наверху), наполненных техническими, оперативными и всякими иными совещаниями, взаимными упрёками конструкторов и производственников, инициативными предложениями широчайшего диапазона — от «менять шасси» до «сойдёт и так». Спасли положение химики, предложившие новый состав смазки для ходовых винтов шасси. Как только нанесли новую смазку, огромные колёса стали убираться и выпускаться действительно «как по маслу» в буквальном смысле слова.

Поучительной оказалась для меня и другая — сравнительно мелкая — доработка. Дело в том, что большая часть носовой кабины «Ту-четвёртого» была сплошь застеклена. Казалось бы, это должно обеспечивать безукоризненный обзор с рабочих мест

лётчиков. Но в действительности получилось иначе. Прежде всего обзору мешала частая сетка «переплёта» — металлического каркаса кабины, в который было заделано остекление. Сев в своё кресло, я убедился, что одно из перекрестий этого переплёта торчит у меня точно перед носом.

Тут я — в который уже раз — расплачивался за то, что вырос таким длинным. Все пилотские кабины делались и делаются в расчёте на так называемого «стандартного лётчика», ровно в 175 сантиметров ростом и соответствующими, строго нормированными размерами рук и ног. Этот воображаемый, не существующий в действительности персонаж — «стандартный лётчик» — сумел тем не менее издавна стать моим личным врагом.

Итак, чтобы смотреть перед собой вперёд, мне предстояло либо нагибаться, либо по-журавлвному вытягивать шею вверх. Так я в делан в течение многих лет каждый раз, когда приходилось летать на «Ту-четвёртых». Но на «двойке» не спасало и это: гнутые стекла, укреплённые выше и ниже злосчастного переплёта, страшно искажали обзор. Их явно следовало заменить, и главный инженер завода, дневавший и ночевавший у нас на линейке, сказал, что так и будет сделано.

Тем не менее назавтра а обнаружил старые, негодные стекла в полной неприкосновенности на своих прежних местах. На мой вопрос, почему распоряжение главного инженера не выполняется, он сам ответил:

— Как не выполняется? Все идёт своим чередом. Готовят документацию, потом спустят листок доработки в производство, и все будет сделано.

— Зачем же такой бюрократизм, Михаил Никифорович: документация, листок доработки? Позвать мастера-стекольщика, объяснить ему суть дела, он все и сделает. Тут ведь элементарный здравый смысл подсказывает…

Я казался себе очень прогрессивным в этот момент — этаким воителем с косностью и формализмом, бесстрашно ломающим закостенелые формы руководства производством. И великим откровением был для меня ответ главного инженера:

— Здравый смысл? Здравый смысл — чересчур острое оружие, чтобы его можно было бесконтрольно давать в руки нескольким тысячам человек. У нас на заводе вместо него — листок доработки…

Далеко не всегда подлинно прогрессивно то, что кажется таковым с первого взгляда.

* * *

Наступил день нашего вылета на «двойке». В том, как поведёт себя самолёт в воздухе, особенных сомнений ни у кого из нас не было — что ни говори, а незримая тень «Боинга-29» за нашими спинами стояла, да и старший собрат нашего корабля — «единица» — сделал к этому времени уже около десятка успешных полётов. Единственное, что меня несколько смущало, был заводской аэродром — грунтовой и довольно маленький, во всяком, случае намного меньше нашего институтского. Он имел форму, близкую к эллиптической. Когда Рыбко две недели назад летал здесь на «единице», направление ветра позволяло ему взлетать и садиться вдоль длинной оси эллипса. Теперь же, как назло, ветер переменился, и мне предстояло пользоваться самым коротким направлением в без того ограниченного аэродрома. Правда, по расчётам, места должно было хватить. Но то расчёты… Я не забыл мудрого замечания Чернавского о том, что, если бы все рассчитанное на земле в точности подтверждалось в воздухе, лётные испытания были бы не нужны и нам пришлось бы безотлагательно менять профессию.

Начиная летать на новой машине, лётчик всегда держит скорость на посадке чуть больше расчётной. Это тот именно случай, когда особенно справедлива пословица о запасе, который, как известно, карман не тяготит и ни пить, ни есть не просит. Лишь убедившись в том, что запас действительно есть, лётчик постепенно, из полёта в полет, уменьшает скорость подхода, пока не дойдёт до такой, которую сочтёт, без перестраховки, нормальной.

Но это можно позволить себе на большом испытательном аэродроме. Здесь же приходилось с самого начала заходить на посадку «без излишеств».

Мы расписались в полётном задании, в сводном листе готовности машины к вылету, ещё в каких-то бумагах, надели парашюты и залезли в самолёт, отмахиваясь от астрономического количества «последних» указаний провожающих (удивительно, как много сообщений, представляющихся их авторам чрезвычайно существенными, выплывает перед самым вылетом, когда их все равно и переварить-то уже не успеешь!).

Осмотр кабины, проверка внутренней самолётной связи, запуск и опробование моторов — и мы трогаемся со стоянки. Пока ничего нового нет — за день до вылета мы уже сделали несколько рулежек и пробежек по аэродрому.

Выруливая на взлётную полосу, я увидел группу людей — руководителей завода, конструкторов, заводских лётчиков, многочисленных «представителей» и «уполномоченных», стоящих у края полосы, в том месте, откуда нам предстояло начать разбег.

Только один человек, отделившись от этой группы, медленно шёл по полю вперёд, туда, где предположительно мы должны были оторваться от земли.

Это был Андрей Николаевич Туполев. Вот он дошёл до нужного места и остановился — плотный, немного ссутулившийся, в низко нахлобученной на голову генеральской фуражке. Редко встречал я в своей жизни человека, столь мало заботящегося о том, какое впечатление он производит на окружающих. Может быть, в этом и заключалась одна из причин того, что впечатление он неизменно производил самое сильное.

— Кутузов! — уважительно сказал Аржанов, кивнув на Туполева.

Действительно, в одиноко стоящей фигуре главного конструктора было что-то от полководца, в раздумье озирающего поле предстоящей битвы. Впрочем, в данном случае так и было: вряд ли зеленое, не очень ровное лётное поле заводского аэродрома воспринималось Туполевым в тот момент иначе.

На взлёте я был очень занят: что ни говори, а первый полет — это первый полет! И тем не менее не мог не зафиксировать в каком-то уголке своего сознания, что точно в момент отрыва в левом окне кабины промелькнула одинокая фигура плотного, коренастого человека в генеральской фуражке.

Взлёт прошёл нормально. Самолёт слушался рулей так, как оно и положено машине подобного тоннажа: невозможно, конечно, было требовать от него чуткой, будто у истребителя, реакции на миллиметровые — почти мысленные — отклонения ручки. Здесь нужны были совсем другие движения: широкие, свободные, размашистые.

В полёте сразу почувствовалось, что машина гораздо «мягче», чем все известные мне ранее. Под действием воздушных порывов корабль «дышал» — его крылья мерно, в плавном танцевальном ритме изгибались в такт колебаниям воздушной среды. Увидев это, я по ассоциации подумал о руках балерин в «Лебедином озере» (да простят мне любители балета это кощунственное, с их точки зрения, сравнение).

А все внутреннее содержимое кабины — кресла пилотов, приборные пульты, даже подвесные вентиляторы — при малейшей болтанке попросту тряслось. Тряслось и шумело на разные голоса: дребезжало, громыхало, звенело, скрипело.

Со временем это стало привычным. Но в первом полёте на новом самолёте каждая его особенность, включая не имеющие ни малейшего делового значения мелочи, воспринимается особенно остро.

Но вот мы набрали заданные восемьсот метров, вышли из

зоны болтанки в спокойные слои воздуха, и в кабине сразу стало тихо. То есть, конечно, продолжали гудеть моторы, но этот шум, сколь он ни силён, как-то не доходит до сознания, наверное, потому, что он ровный. Другое дело — малейший перебой в работе моторов или любой иной прерывистый, немонотонный звук — он будет замечен сразу. Шум и его восприятие сознанием — оказывается, разные вещи. Человек, уснувший у включённого радиоприёмника, просыпается, если вдруг передача заканчивается и наступает тишина.

Итак, в кабине стало тихо… Я вывернулся, как только мог, и в такой акробатической позе взглянул на показания приборов на пульте бортинженера. Вскоре, всего через несколько полётов, я отказался от подобных гимнастических упражнений, так как убедился, что, когда за пультом бортинженера Беспалов, в моторных приборах можно не думать.

Под нами проплывали малознакомые мне места: какие-то дороги, леса, поля… Большую помощь в построении маршрута оказал мне Аржанов. Он-то знал здесь буквально каждый кустик и помог вывести машину на последнюю предпосадочную прямую так, чтобы избежать излишних змеек и доворотов в последний момент, перед самой землёй.

Вот и аэродром. Чуть-чуть прибавив газу — только бы, боже упаси, не разогнать в последний момент тщательно установленную скорость! — переползаем последние препятствия на самой границе лётного поля. Так. Хорошо. Препятствия пройдены. Теперь убираем газ всех четырех моторов до упора. Штурвал на себя — и самолёт мягко касается колёсами земли.

В самом конце пробега мы подкатываемся к стоящему по-прежнему в полном одиночестве Туполеву. Пока машина была в воздухе, он прошёл в то место, где, по его мнению, мы должны были закончить послепосадочный пробег, если приземлимся точно в начале аэродрома. Так оно и получилось.

— Ну, силён старик! — уважительно заметил наш бортрадист. — Оба раза угадал: и на взлёте, и на посадке.

Угадал? Вряд ли… Дело в том, что способность так «угадывать» Туполев проявлял не раз и не два. Проявлял даже в таких сугубо нестандартных, не имеющих привычных прецедентов случаях, как взлёт предельно перегруженного самолёта, уходящего в рекордный дальний перелёт. В то летнее раннее утро, когда АНТ-25 Чкалова, Байдукова и Белякова взлетал с бетонной дорожки подмосковного аэродрома, чтобы, пролетев над Северным полюсом, через 63 часа 16 минут приземлиться в Америке, в то утро среди многих присутствующих, которые пытались предсказать место отрыва,

верно определил его один лишь Туполев.

В общем, для «угадал» набирается многовато совпадений.

Недаром имеет столь широкое хождение множество легенд об этом его свойстве: и как Туполев, посмотрев однажды на самолёт другого конструктора, на глаз, без всяких расчётов, определил, в каком месте конструкция «не держит», — и действительно, самолёт в этом самом месте сломался. И как в другой раз, перелистав объёмистый том аэродинамических расчётов, в итоге которого выводилась ожидаемая величина максимальной скорости полёта новой машины, Туполев — конечно, снова на глаз — назвал другую цифру, которая и подтвердилась, когда дело дошло до лётных испытаний. И многое другое в подобном роде. Рассказывали, что каждый сотрудник туполевского конструкторского бюро, которому удавалось при обсуждении какого-нибудь технического вопроса в чем-то переспорить Главного, немедленно получал премию, повышение в должности или иной знак поощрения.

Не знаю, что в этих легендах правда, а что — домысел (но ни в коем случае не вымысел!). Симптоматичен, во всяком случае, сам факт их существования.

Трудно сказать, какой из множества самолётов АНТ (так обозначались самолёты конструкции Туполева в довоенные годы) или «Ту» (такое обозначение было принято к началу войны) — «самый лучший». Вряд ли вообще возможно распределить самолёты, так сказать, в порядке убывания достоинств. Одна машина сильнее в одном, другая — в другом. Не знаю, спрашивал ли кто-нибудь мнения на сей счёт самого Туполева. Но подозреваю, что, если бы ему задали подобный вопрос, он вряд ли ответил бы на него. Скорее всего, отшутился бы. Или, возможно, отмолчался — благо умел это делать весьма выразительно.

Впрочем, и сказать — когда считал нужным — он умел так, будто бритвой резануть! Старожилы туполевского КБ и по сей день помнят, как однажды они дружно ругали некое лицо, занимавшее в авиации не последний пост и совершившее что-то не так, как надо. Прорабатывали означенное лицо азартно и многословно. А когда красноречие участников этого содержательного собеседования стало иссякать, Туполев, до того молчавший, изрёк:

— Самое страшное — это дурак с инициативой.

Высказанная им формула — дурак с инициативой — прочно прижилась. Её помнят, цитируют, оперируют ею в спорах… Да, припечатать точным словом он мог!

Иногда этим и злоупотреблял…

Бывало, однако, и иначе — неожиданно спокойная реакция в

ситуациях, в которых, казалось бы, невозможно было ожидать от Главного ничего другого, как полной порции громов и молний.

При подготовке к первому вылету нового опытного самолёта произошла поломка — развалилась турбинка вспомогательного силового агрегата. Поломка, в общем, мелкая, но очень уж не ко времени случившаяся — вылет задерживала. В возникшей, как всегда в подобных случаях, обстановке повышенной нервозности Туполев вызвал своего заместителя Л.М. Роднянского (который мне и рассказал о последовавшем разговоре), ответственного за систему, в которую входила злосчастная турбинка, и спросил:

— Скажи, это ты нахомутал или кто-нибудь другой? Может быть, КБ, в котором турбинку заказывали?

— Нет, — ответил Роднянский, — это я нахомутал.

— Точно ты? Может быть, это тебе сгоряча кажется, что ты, а на самом деле не ты?

— Нет, Андрей Николаевич, я посмотрел внимательно. Мы с моими ребятами недодумали: не учли, что турбинка вроде бы обыкновенная, а условия работы у неё новые.

— Ну что ж, это хорошо, что ты нахомутал. А то, если бы кто другой, неизвестно, умеет он свои грехи исправлять или нет. Разбирайся ещё с ним… Нужно всегда знать, кто нахомутал.

Не всегда, оказывается, Зевсы только и делают, что мечут громы и молнии на склонённые головы подчинённых. Во всяком случае — Зевсы калибра Туполева. Многие видные авиационные конструкторы — А.А. Архангельский, С.М. Егер, Д.С. Марков, В.М. Мясищев, И.Ф. Незваль, В.М. Петляков, А.И. Путилов, П.О. Сухой, А.М. Черемухин — в течение ряда лет работали в коллективе, руководимом Туполевым, возглавляя бригады, каждая из которых занималась тем или иным определённым самолётом. Но интересно, что во всех сконструированных в разных бригадах самолётах явственно ощущалась творческая индивидуальность самого Туполева. Кто бы ни был его «правой рукой» при создании очередной машины, а общий её облик получался единый — туполевский!

Я убедился в этом впервые очень давно, когда, много полетав на двухмоторном самолёте СБ (АНТ-40), сел в первый раз за штурвал четырехмоторного ТБ-7 (АНТ-42).

Первую из этих машин создавала под руководством Туполева бригада А.А. Архангельского, вторую — бригада В.М. Петлякова. Так вот, едва оторвавшись на ТБ-7 от земли, я сразу почувствовал его «фамильное сходство» с СБ. Бесспорное сходство в тех самых многочисленных, хотя порой и неуловимых особенностях устойчивости и управляемости, совокупность которых составляет для лётчика лицо машины.

Когда после посадки я поделился своими впечатлениями о бросающемся в глаза сходстве СБ и ТБ-7 с одним из коллег, он ответил:

— А чего ты ждал? Конечно же они похожи: в одной гимназии учились!

Искусствоведы, специалисты по старой живописи, рассказывают, как трудно порой бывает установить с полной достоверностью автора написанной несколько веков назад картины. Кто создал её: тот мастер, кисти которого её приписывают, или кто-нибудь из его учеников? Или, может быть, писал ученик, а потом учитель прошёлся по ней своей рукой — сделал те самые несколько мазков, которые отличают произведение выдающееся от просто очень хорошего?.. Проходят века, и установить это делается трудно, почти невозможно. Приметы индивидуального мастерства тонут в приметах Школы.

Видимо, такое бывает не в одном только изобразительном искусстве.

И не обязательно — через века.

Много пережил в своей большой — не просто долгой, но именно большой — жизни этот человек! Ему дано было счастье много, много раз видеть реальные результаты дел своих, но дано было познать и горькие стороны жизни: людскую несправедливость, неблагодарность, клевету. Не зря, однако, были сказаны слова о том, что «тяжкий млат, дробя стекло, куёт булат».

Андрей Николаевич Туполев — и в техническом творчестве, и просто в жизни — был всегда сильнее любых внешних обстоятельств.

Он был — булат.

* * *

Во втором полёте мы окончательно убедились в исправной работе всей многообразной техники, из которой была соткана наша «двойка», и сделали первую прикидку расходов горючего на крейсерских режимах, чтобы рассчитать, сколько понадобятся бензина при перегоне машины на наш основной аэродром.

Третий полет — в Москву.

Кроме экипажа, на борту самолёта в этом полёте был гость: один из заместителей главного конструктора. Узнав о том, что он вписан в наш полётный лист, кто-то из механиков спросил:

— А чего ему делать у нас на борту? Машина все-таки не очень облетанная. Лучше бы пока без начальства…

На что, как говорится, не моргнув глазом, ответил Аржанов:

— Он у нас будет представлять особу президента. Знаешь, как на международных переговорах. Ещё вопросы есть?

Вопросов больше не было.

Когда, взлетев, мы делали прощальный круг над заводом, из ворот сборочного цеха выводили Ту-4 № 004 — «четвёрку» — и тащили её на поле, где уже в течение нескольких дней доводилась «тройка». Серия шла полным ходом.

Развернувшись на запад, мы легли на курс.

Наверное, десятки раз летал я по этому маршруту — и на истребителях, и на бомбардировщиках, и на транспортных самолётах. Летал за штурвалом и пассажиром, в хорошую погоду и в «муре» — словом, по-всякому. Сейчас впечатление от полёта какое-то смешанное: скорость почти как на добром истребителе (винтомоторном, конечно), а общая обстановка — просторная кабина, большой экипаж — бомбардировочная.

И к тому же пресловутые гнутые стекла! Два стекла для обзора вперёд на заводе более или менее подобрали (в свой срок сработала «заменяющая здравый смысл» документация!), но все остальные, сквозь которые я сейчас рассматривал местность по сторонам от линии вашего пути, искажали изрядно. Проблема остекления герметической кабины, одновременно прочного и не искажающего обзор, была полностью решена лишь на более поздних типах самолётов, когда вернулись к плоскому лобовому остеклению кабин лётчиков (в этом точное следование образцу Б-29 оказалось не вполне удачным). Но на «Ту-четвёртых» так и пришлось все время, сколько они просуществовали, взирать на окружающий мир будто в непременном аттракционе любого парка культуры и отдыха — так называемой комнате смеха.

Ближе к Москве усилилась болтанка. Мы шли довольно низко, погода была ветреная и жаркая, резкие воздушные порывы следовали один за другим. И тут-то мы поняли, что за удовольствие лететь на Ту-4 в болтанку. Шуровать штурвалами и педалями приходилось почти непрерывно и с изрядными усилиями.

В довершение всего неожиданно по собственной инициативе заработала… система отопления кабины, Не знаю уж как получилось, что она оказалась включённой. Изучая корабль, мы, естественно, главное внимание обращали на вещи, непосредственно влияющие на полет машины: систему управления, силовую установку, шасси, закрылки, противопожарное оборудование. На обогрев кабины наша эрудиция, как выяснилось, ещё не распространялась. Крылатое изречение «мелочей в авиации нет» явно было принято нами к

сведению, но не к исполнению.

Попытка обратиться к консультации нашего гостя положительных результатов также не дала. Проклятое отопление не подчинилось и заместителю главного конструктора, что, к удовольствию всего экипажа, повергло его в немалое смущение.

Температура в кабине быстро приближалась к африканской.

— Ничего, — сказал Аржанов, вытирая пот, — это даже полезно: улучшает фигуру.

Я не очень заботился в те годы о сохранении должной стройности фигуры, но как утешение это годилось.

За работой время полёта промелькнуло быстро, и вот уже перед нами родной аэродром с длинной бетонной полосой, на которую можно заходить спокойно, не подкрадываясь, с добротным запасом скорости. Впрочем, из всего экипажа родным этот аэродром был только для одного человека — командира корабля; для всех прочих прилёт сюда означая прибытие в гости. Если, конечно, можно назвать пребыванием в гостях многомесячную, почти без выходных, а для техников — едва ли не круглосуточную напряжённую работу.

И работа пошла. Правда, наша «двойка» — слава богу, заводу и конструкторскому бюро — с самого начала повела себя вполне прилично: некоторые номера, и то не очень уж сердитые, она выдала лишь под занавес. Но в общем на её характер жаловаться не приходилось.

Постепенно я разбирался в повадках самолёта. Конечно, профессиональный лётчик-испытатель может сесть на любую машину и самостоятельно, без всякой вывозки с инструктором, с ходу полететь на ней. Но чтобы действительно разобраться во всех её особенностях, капризах, вкусах (да, да, вкусах: что она любит, а чего не любит!), нужно время, нужны десятки, а то и сотни полётов, нужен тот самый пуд соли, съеденный хотя бы с завтраками, которые лётчики берут с собой, уходя в воздух на несколько часов.

И все же едва ли не главное, чему меня научили полёты на «Ту-четвёртых», было умение работать в составе большого экипажа.

Это не так просто, как может показаться с первого взгляда.

Став командиром такого экипажа, я неожиданно столкнулся со многими абсолютно не пилотажными и не техническими проблемами.

Так, в одно прекрасное утро несколько смущённый Аржанов сообщил мне:

— Понимаешь, какое дело — пошёл в раскрутку третий механик.

— Как это — в раскрутку?

— Да запил он! Понимаешь, запил… Но ничего: мы второго механика поставим вместо третьего, а второго заменит…

И Николай Николаевич мгновенно нарисовал столь стройную систему внутриэкипажной организационной перестройки, что из неё можно было сделать единственный, сам собой напрашивающийся вывод — персона третьего механика в составе экипажа просто не нужна. Без него даже лучше.

Во всех подобных земных делах я, грешный, львиную долю своих командирских функций бессовестно перевалил на Аржанова, мысленно оправдывая себя тем, что ваша бравая команда состояла из его земляков и в недалёком прошлом прямых подчинённых. Ему, мол, и карты в руки.

Но в полёте — тут уж никуда не денешься — приходилось командовать: недаром же, в конце концов, на больших многоместных самолётах первый лётчик называется командиром корабля! Этому искусству (именно искусству) пришлось учиться.

* * *

Начать хотя бы с пользования самолётной переговорной установкой (СПУ). Чем больше на борту народу, тем больше и поводов для разговоров, а на Ту-4 летало, считая вместе с инженерами-экспериментаторами, не менее десятка людей. Всякий словесный шлак вроде: «Ах, смотрите, облако — совсем как голова бегемота!», или: «А что у нас вечером идёт в клубе?» — удалось ликвидировать довольно быстро. Но и переговоров вполне деловых набегало поначалу гораздо больше, чем я успевал осмыслить и «пропустить» через себя.

А ведь, кроме внутренней связи, приходилось (правда, с помощью бортрадиста) поддерживать и радиосвязь с землёй, не говоря уже о том, что надо было и машину вести: должность командира корабля «неосвобожденная» — с исполнением всех функций сидящего за штурвалом пилота!

Приходилось вертеться порой как белке в колесе.

Кстати, что это вообще значит — работать быстро?

Первые наставления по этому, казалось бы, очевидному вопросу я получил от инструктора парашютного спорта Виноградова, выпускавшего меня много лет назад в первый прыжок с самолёта.

Сейчас парашютистов-перворазников вывозят на больших транспортных самолётах, покидать которые в воздухе довольно просто: парашютист подходит к открытой двери или люку, делает

шаг наружу — и все! Для этого надо, конечно, преодолеть некое внутреннее психологическое сопротивление: много миллионов лет назад наш обезьяноподобный предок, свалившись с какой-нибудь скалы, положил начало формированию во всем роде человеческом прочного инстинкта, так сказать, уважения к высоте.

Но никаких специальных навыков, никакого особого умения для того, чтобы покинуть самолёт через дверь, не требуется. Другое дело — У-2, с которого когда-то прыгали мы. На нем парашютисту приходилось, преодолевая сопротивление встречного потока воздуха (все-таки сто километров в час), встать со своего места, а затем, перехватываясь руками за стойка центроплана, вылезти на крыло и устроиться одной ногой на его задней кромке, а другой — на подножке, укреплённой снизу фюзеляжа. Ко всем этим операциям надо было приспособиться.

Виноградов учил нас этому, держа секундомер в руках. Увидев, с какими отвратительно суетливыми, конвульсивными движениями, принимая последовательно самые нелепые позы, какие только можно себе представить, мы выполняем эту операцию, он поморщился и изрёк:

— Вы понимаете, что значит — быстро вылезти из кабины на крыло? Это значит: делать медленные движения, без перерывов между ними…

Впоследствии я оценил всю универсальность этого рецепта, пригодного далеко не для одного лишь парашютизма. Мне кажется, трудно дать лучшую формулировку различия между быстротой и суетливостью.

Поэтому-то не следует верить первому впечатлению, если действия управляющего самолётом лётчика кажутся со стороны подчёркнуто медленными, неторопливыми, чуть ли не ленивыми, в отличие, скажем, от действий дамы, в остром цейтноте собирающейся в театр. Медлительность лётчика — не та давно известная классическая обломовская медлительность, проистекающая из принципа «никогда не откладывать на завтра то, что можно отложить на послезавтра». Нет, это рабочая неторопливость опытного ювелира, знающего, какой ценой может обернуться каждое его неосторожное движение, и всем своим профессиональным опытом наученного семь раз отмерить, прежде чем один раз отрезать.

Очень интересную точку зрения по этому вопросу высказал как-то в разговоре со мной Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР Александр Александрович Щербаков, известный отлично проведёнными работами такого сорта, как, например, испытания едва ли не всех существующих

сверхзвуковых истребителей на штопор. Трудно было бы найти человека, более компетентного в интересующей нас проблеме. Так вот, Александр Александрович сказал:

— Это предрассудок, будто лётчик должен действовать мгновенно. Я думаю, гораздо больше неприятностей произошло от того, что лётчик чересчур поторопился, предпринял какие-то действия, не подумав, чем от того, что он промедлил…

Вообще лётчик не должен да и не может работать вне времени. Он обязан предвидеть предстоящие ему действия и стараться все, что можно, сделать или по крайней мере подготовить заранее.

Когда по улице или учебному плацу, печатая шаг, идёт строй солдат, командир управляет им, ясно разделяя каждую команду на предварительную и исполнительную, с обязательной паузой между ними: «нале-во», «напра-во», «кру-гом». Иначе солдаты не успеют воспринять очередную команду и приготовиться к её чёткому, одновременному выполнению.

Лётчик обязан уметь чутко улавливать во внешней обстановке все эти — не всегда, к сожалению, очевидные — «нале…», «напра…» и «кру…». В противном случае он будет опаздывать — не поспевать за темпом работы, непререкаемо задаваемым обстоятельствами полёта.

Я думаю, одна из причин утомительности лётного труда и заключается в необходимости в течение всего полёта вписываться в этот заданный ритм.

Профессиональные навыки лётчика, как, наверное, в представителя любой иной профессии, в какой-то мере невольно переносятся им и во внеслужебную бытовую обстановку, причём — увы! — не всегда с бесспорной для себя выгодой.

Ещё в дни моей лётной молодости полёты на истребителях, имевших строго ограниченный запас горючего, но не оборудованных бензиномерами, быстро приучили меня внимательно следить за временем.

Эта потребность всегда знать, который час, въелась настолько, что я приобрёл прочную привычку, где бы не находился — на улице, на совещании, в театре в даже в гостях или во время прогулки, — часто поглядывать на часы. По сей день это нередко вызывает сомнения в моей воспитанности, но в те далёкие времена, когда означенная злокозненная привычка едва выработалась, мне приходилось в расплату за неё выслушивать весьма ехидные реплики вроде:

— Я вижу, вы куда-то торопитесь? Может быть, вам просто скучно со мной?!

Нет, не все полезное в воздухе столь же благотворно на

земле!

* * *

В составе большого экипажа существенно не только что сказать своим подчинённым, но и как сказать.

Кое в чем я сознательно нарушал узаконенные формулировки внутрисамолетных переговоров.

Так, вместо высокопарного «Экипаж, взлетаю!», я, как, впрочем, и большинство моих коллег, перед началом разбега почти всегда говорил: «Поехали!»

Это стало в авиации общепринятым. Хотя некоторые наиболее последовательные сторонники уставной терминологии, бывало, упрекали меня за подобную, как им казалось, профанацию высокой терминологии нашего благородного ремесла.

— Что значит «поехали»? Ты что, извозчик или вагоновожатый? И вообще, вечно у тебя какие-нибудь отсебятины! Вчера опять в кепке летал. Черт знает что!

Действительно, с появлением закрытых кабин я наладился летать в кепке с надетыми поверх неё наушниками, благо сколько-нибудь веских причин стягивать голову тесным шлемом не видел. Однако ни подобные логические доводы, ни даже ссылка на Коккинаки, который тоже нередко летал в цивильном головном уборе, мне не помогли.

— Ты просто вольтерьянец, — заключили мои коллеги. Слово «нигилист» тогда ещё не вошло в моду. В противном случае они, конечно, пустили бы в ход и его.

Неприязнь к шикарной фразе — «Экипаж, взлетаю!» — я почувствовал с тех пор, как однажды услыхал её из уст лётчика, который работал только на легкомоторных самолётах и перед взлётом гордо изрекал её, адресуясь к «экипажу» в составе… одного человека.

Но, конечно, это была не единственная и не главная причина.

Дело в том, что, кроме, так сказать, текста, с которым командир обращается к экипажу, огромное значение имеет интонация.

Иногда она должна быть подчёркнуто спокойной, размеренной — это когда надо снизить тонус нервного напряжения на борту. Иногда, если возникает угроза разнобоя, нечёткости или, ещё того хуже, паники, — необходима резкая, требовательная интонация, даже окрик. А чаще всего к месту бывает шутка — обычная добрая человеческая шутка. Она

помогает работать веселей, а хорошо работать можно только весело! Юмор — то, что отличает человека от прочих живых существ и даже таких совершенных созданий человеческого гения, как кибернетические машины будущего (эпитет «совершенный» легче всего прилагать к явлениям будущего). И грешно было бы не использовать столь могучее средство для создания нужной атмосферы на борту самолёта в испытательном полёте.

По моим наблюдениям, «поехали» отлично снимало то едва уловимое напряжение, которое почти всегда возникает в машине, особенно опытной, перед стартом. Ну а со временем эта форма информации экипажа о начале взлёта, конечно, просто вошла у меня в привычку….

Через много лет после испытаний опытной серии «Ту-четвёртых» это же выражение неожиданно прозвучало в совсем иной обстановке.

Только что оторвалась от опор и пошла вверх ракета-носитель с первым пилотируемым космическим кораблём «Восток». В подземной «пультовой» космодрома стоят несколько человек с Главным конструктором С.П. Королёвым во главе. Все, естественно, напряжены до предела. И в этот момент — как разрядка — из динамика радиосвязи с кораблём раздаётся голос Гагарина:

— Поехали!

Все-таки он был прежде всего авиатором, наш первый космонавт. И привычное в авиации «поехали» привнёс, наверное, навсегда и в космическую терминологию.

…Чтобы, разговаривая по СПУ, избежать путаницы, приходится предусматривать даже такие на первый взгляд совершенно непринципиальные вещи, как, например, именование моторов своего самолёта. Казалось бы, совершенно безразлично, как их называть: можно по номерам — слева направо по полёту; а можно и так: «левый внутренний» или «правый внешний». Так вот, последний способ сразу же оказался неприемлемым по той простой причине, что бортовой инженер на «Ту-четвёртом» сидит лицом к хвосту — задом наперёд. Поэтому то, что для лётчиков — левое, для бортинженера — правое. Отсюда и неизбежность путаницы, уточнений, переспрашиваний в самые для того неподходящие моменты и диалогов вроде нижеследующего:

БОРТИНЖЕНЕР. Командир!.. У левого внутреннего пульсирует давление масла.

ЛЁТЧИК *(довольный своей сообразительностью)*. Понял. От тебя — левого, значит от меня — правого. Уменьшаю ему наддув. На центральном пульте — приготовиться к флюгированию

правого внутреннего.

БОРТИНЖЕНЕР *(со всей возможной поспешностью).* Нет, нет! Я уже учёл, что от тебя будет иначе. На левом — левом от тебя — пульсирует!

ЛЁТЧИК *(раздражаясь).* Какого же черта ты то учитываешь, то не учитываешь? Кажется, всего полчаса назад из-за этого ругались!

БОРТИНЖЕНЕР *(обиженно).* Вот я и учёл, что надо учитывать. Чтобы больше не ругаться.

ЛЁТЧИК *(внезапно утеряв желание выяснять, кто виноват).* Ну ладно, об этом на земле поговорим. Так на каком же моторе пульсирует давление масла?

БОРТИНЖЕНЕР *(ледяным голосом).* Ни на каком. Перестало…

* * *

К той же проблеме взаимоотношений членов экипажа относится вопрос о применении вместо слов жестов в тех случаях, когда двое или несколько человек сидят в одной кабине и видят друг друга.

Одному из моих друзей — в то время лётчику-инструктору, ныне писателю Анатолию Маркуше — пришлось как-то вывозить на двухместном спортивно-тренировочном самолёте группу молодых болгарских лётчиков. В полёте он, как положено, имел двустороннюю связь со своим спутником по СПУ и, кроме того, видел прямо перед собой его затылок. Этот-то затылок и повергал моего друга в полное смятение каждый раз, когда он задавал своему молодому болгарскому коллеге какой-нибудь более или менее существенный для их общего благополучия вопрос (например: «Шасси выпущено?» — перед заходом на посадку).

Дело в том, что в Болгарии в знак утверждения не кивают головой, как у нас, а покачивают ею из стороны в сторону; кивают же — снова не так, как у нас — при отрицании.

Немудрёно, что моему товарищу трудно было отделаться от ощущения, что слова и жесты его подопечных противоречат друг другу.

Знает история авиации и случаи, когда несработанность экипажа приводила к последствиям непоправимо тяжким.

Сразу после окончания войны в наш коллектив пришёл новый лётчик-испытатель — Борис Петрович Осипчук.

Этот человек представлял собой живое подтверждение известной закономерности, согласно которой талантливая личность редко бывает талантлива лишь в чем-то одном. Борис

Осипчук был отличным лётчиком (особенно славилось его владение слепым полётом) и одновременно высококвалифицированным инженером. Он рисовал — чаще всего весёлые, выразительные, динамичные карикатуры, — играл на рояле, даже сочинял, по собственному определению, «скоростным методом» стишки, конечно не сверкающие поэтическим мастерством, но неизменно забавные. С ним было интересно говорить, причём говорить в любом ключе: от лёгкого трёпа, в котором его собеседнику приходилось держать ухо востро, дабы не оказаться «обработанным по первому классу точности», до глубокого, раздумчивого разговора обо всем, что лежит на дне души человеческой.

Я знал Бориса ещё до войны лётчиком-испытателем Научно-испытательного института Гражданского воздушного флота. Его молодость нельзя было назвать безоблачной: в тридцать седьмом году его арестовали и объявили, как тогда водилось, «врагом народа». Более года мы ничего не знали о его судьбе, пока в один прекрасный день он не появился снова на свободе начисто оправданным и полностью реабилитированным. Сейчас каждому из нас известно множество людей, безвинно пострадавших в то время, а ныне очищенных от возведённых на них ложных обвинений. Но то сейчас. А в довоенные годы возвращение человека «оттуда» было редчайшим исключением.

Не сразу, но все же Борис рассказал, как ему это удалось:

— Поначалу я на допросах только ругался и категорически никаких обвинений — одно страшнее другого! — не признавал. Тогда они начали «совершенствовать» методы ведения следствия. Ну, думаю, так я довольно быстро отдам концы без всякой пользы для просвещённого человечества. Надо что-то сообразить! И сообразил: признался, будто передал иностранной разведке данные автопилота АВП-2. В награду за сговорчивость дали мне по минимуму — пять лет. И тут же перестали «воздействовать», стали лучше кормить, даже читать разрешили. А как только я попал в лагерь, сразу — заявление прокурору. Так, мол, и так: автопилот АВП-2 производится по лицензии чуть ли не всеми странами мира, в том числе и нами. Следовательно, его данные никакого секрета не представляют и состава преступления за мной нет. Результат проявился не после первого, и не после второго, и не после пятого заявления. То ли не доходили они по назначению, то ли внимания на них не обращали — не знаю. Наконец вызывают: «Ах ты, такой-сякой! Выходит, ты обманул следствие. Будем тебя за это снова судить». Я им ответил, что, во-первых, не снова — пять лет я получил без суда, а заочно от «тройки». А во-вторых, готов предстать перед судом за обман

следствия; только я там расскажу, что меня заставило на этот обман пойти. Вряд ли они этого так уж перепугались — могли прекрасно и второй раз обойтись «тройкой». Но так или иначе — выпустили.

Казалось бы, пережитое должно было изрядно подорвать в Осипчуке веру в людей. Но этого не произошло: разницу между своими следователями и человечеством вообще он видел хорошо.

Войну Борис провёл в авиации дальнего действия и встретил День Победы подполковником, командиром авиационного полка.

Утром 17 мая 1947 года Осипчук уходил в испытательный полет на двухмоторном бомбардировщике. Задание было не особенно сложное — кажется, испытание какого-то оборудования. У дверей диспетчерской мы с Борисом столкнулись: я входил в помещение, чтобы расписаться в полётном листе, а он, в кожаном комбинезоне, с парашютом на плече, отправлялся к самолёту на вылет.

Мы обменялись несколькими, ничего существенно не значащими фразами и разошлись.

Взлёт машины Осипчука начался нормально: зарычали моторы, самолёт сдвинулся с места и, набирая скорость, побежал по бетонной полосе. Вот он поднял нос, переднее колесо оторвалось от земли, и разбег продолжался на основных колёсах шасси. Все шло как обычно. И лишь буквально за несколько секунд до отрыва началось непонятное: к мощному звуку работающих на полном газу моторов примешался какой-то странный — будто ножом по сковородке — скрежет.

Этот необычный звук заставил всех оглянуться. Самолёт резким прыжком — не в обычной манере Осипчука — взмыл от земли метров на пять и, качнувшись с крыла на крыло, полого пошёл в набор высоты.

И тут же динамик командного пункта на старте донёс сдержанный, но серьёзный голос лётчика:

— Сильно трясут моторы, особенно правый…

— Задание не выполняйте. Заходите на посадку, — скомандовали с земли.

Но Осипчук уже сам начал пологий разворот с явным намерением сделать «коробочку» вокруг аэродрома и садиться. При этом он пошёл левым кругом, хотя в тот день полагалось делать правый: по-видимому, правый мотор внушал совсем уж мало доверия.

Осипчук летел молча, лишь односложно, подчёркнуто спокойным голосом (он сам по себе внушал тревогу, этот сухой, с начисто вытравленными признаками каких бы то ни было эмоций голос!) отвечая на запросы земли.

Мы с тревогой следили за ползущей по небу тёмной чёрточкой, которая то скрывалась из виду за деревьями и строениями, то вновь появлялась из-за них. Она ползла непривычно медленно (хотя, может быть, это нам только казалось?). Вот она разворачивается… Идёт по прямой… Снова разворачивается. Ну, кажется, гора с плеч — вышла в плоскость посадочной полосы и приближается к ней; сейчас сядет.

Но не успели мы с облегчением вздохнуть, как опять усилился погасший было шум моторов и самолёт, не садясь, прошёл над посадочной полосой.

Что он делает?!

Еле-еле добрался до посадки — и ушёл на второй круг. Почему?

Радио тут же принесло лаконичное объяснение:

— Не вышло шасси…

Да. Посадка с невыпущенным шасси — это гарантированная поломка, пусть мелкая, однако трижды досадная (тут лётчика легко понять) посреди собственного аэродрома.

Но второй круг давался неисправной — явно неисправной, хотя мы и не понимали, в чем именно, — машине ещё труднее, чем первый.

Через минуту Осипчук сообщил:

— Правый мотор совсем отказывает. Добавляю наддув левому…

Но и левый мотор не вытянул… Самолёт пошёл со снижением и исчез за деревьями. Минуту было неясно, что это означает: он ведь и на первом круге не раз скрывался из глаз, а потом появлялся снова.

Мы напряжённо всматривались в небо — вон в этом просвете между деревьями он мелькнул в прошлый раз.

Но шли секунды, десятки секунд, минуты, а самолёт больше не появлялся.

И мы уже чисто механически, без малейшей надежды продолжала смотреть в опустевшее небо, пока не открылось окно диспетчерской и кто-то из него не крикнул:

— Машина упала на краю посёлка за железной дорогой. Сейчас оттуда звонили…

Причину гибели Бориса Петровича Осипчука, ведущего инженера Сергея Анатольевича Мальмберга и бортмеханика Дмитрия Андреевича Овечкина удалось установить. Все произошло оттого, что раньше времени, ещё при разбеге по земле, было убрано шасси. Машина осела вниз, и винты стали бить по бетону взлётной полосы, отчего, естественно, вдребезги разнесло концы их лопастей. Винты как бы уменьшились в

диаметре, причём уменьшились изрядно, а главное — неравномерно. Последнее обстоятельство и вызвало тряску, о которой мы узнали из радиопередачи с борта самолёта.

Нет необходимости вторгаться сейчас в технические подробности: что именно и в какой последовательности отказывало в трясущихся моторах и изуродованных винтах, какая связь оказалась между преждевременной уборкой шасси и отказом его выпуска, почему прибавка газа левому мотору (после окончательного выхода из строя правого) оказалась для него роковой. Все это было точно установлено и вытекало из одной общей первоначальной причины: уборка шасси была начата ранее отрыва самолёта от земли.

С точки зрения чистой техники, ни одной неясности не оставалось.

Но этого нам было мало. Остро хотелось узнать: почему так получилось?

Никто не мог и не сможет уже никогда рассказать о том, что произошло в кабине экипажа во время разбега.

Но я уверен, что правильно представляю себе единственную возможную причину происшествия.

Не могу допустить мысли, что лётчик, а тем более такой квалифицированный, как Осипчук, не разобрал, летит ли уже машина или ещё бежит по земле, и преждевременно дал команду убрать шасси. Точно так же невозможно представить себе, чтобы старый, опытный, прошедший, как говорится, огонь, воду и медные трубы механик Дима Овечкин принялся по собственной инициативе, без команды лётчика, оперировать столь ответственным рычагом, как кран уборки шасси. Поверить ни в то, ни в другое невозможно.

Остаётся одно — недоразумение… Ошибочно понятый жест, неразборчивое слово, неправильно истолкованный поворот головы. Ничего другого не придумаешь. Вот какой ценой может обернуться невинная на первый взгляд вещь: неполное взаимопонимание экипажа.

* * *

С каждым очередным полётом мы увеличивали запас горючего, а следовательно, и продолжительность полёта нашей «двойки». Скоро мы перестали укладываться в интервалы времени между завтраком и обедом или обедом и ужином. Это немедленно вызвало появление на борту взятых с собой бутербродов, помидоров, огурцов, термосов с чаем и кофе. Мы с

Аржановым угощались поочерёдно: один крутит штурвал и «командует парадом», а другой в это время, демонстративно не обращая внимания на завистливые взгляды соседа, вкушает пищу телесную. Неожиданно такая чисто бытовая деталь, как еда во время полёта, придала ему какой-то очень уютный, домашний тон. Посудите сами — разве можно совершать что-нибудь шибко драматическое или, тем паче, героическое с плотно набитым ртом?

Вскоре на наш аэродром прилетел Ту-4 № 003 — «тройка». Командиром этого корабля был заводской лётчик-испытатель Александр Григорьевич Васильченко, в будущем Герой Советского Союза и заслуженный лётчик-испытатель СССР.

Принято считать, что работа испытателя на серийном авиазаводе как бы рангом ниже, чем в научно-исследовательских организациях и опытно-конструкторских бюро. В своё время заводских лётчиков даже называли не испытателями, а «сдатчиками». Изо дня в день они летают на машинах одного и того же, до последнего винта изученного и проверенного типа, по одному и тому же сдаточному заданию, и так в течение нескольких лет, пока выпускаемый самолёт не устареет и завод не перейдёт на изготовление другого.

Действительно, если все происходит таким именно образом, работа лётчика не идёт ни в какое сравнение с полётом на разных, зачастую необлетанных машинах, по разнообразным, порой весьма нестандартным заданиям.

Но на самом деле лётно-испытательная работа на серийных заводах почти никогда не ограничивается одной лишь текущей сдачей выходящих со сборки самолётов. Начать с того, что головные экземпляры очередной серии принято испытывать по программе, мало отличающейся от программы испытаний опытного самолёта. Много крови портят заводским лётчикам и так называемые «кролики» — серийные машины, внешне ничем не отличающиеся от своих собратьев, но по какой-то неуловимой причине выпадающие из кондиции. На некоторых, особенно зловредных «кроликах» приходится делать не один и не два, а буквально десятки полётов, пока они не будут излечены от своих недугов и благополучно сданы.

Испытательная работа на серийных заводах издавна велась при гораздо более снисходительном отношении к погоде, чем где бы то ни было. Особенно редко признавалась погода нелётной в последних числах каждого месяца: 29-го, 30-го, 31-го и далее: 32-го, 33-го, даже 34-го! Нет, не следует думать, что это какой-то свой, особый календарь, действовавший на серийных заводах, в отличие от принятого цивилизованным человечеством уже в

течение почти четырехсот лет — григорианского. Просто дни работы над доделками продукции уже записанной в счёт выполнения плана истёкшего месяца, но фактически законченной лишь в начале следующего (бывало на заводах и такое, и притом не в очень отдалённом прошлом!) получили с лёгкой руки заводских остряков столь необычную нумерацию.

Но больше всего достаётся заводским лётчикам-испытателям, когда возникает очередная «панама». Предсказать её пока никому не удалось, а ликвидировать, после того как она — стихийно и неотвратимо — началась, не так-то просто. Суть дела заключается в том, что внезапно в серии появляется какой-то дефект: не на одиночных экземплярах, а именно в серии — на всех или почти всех машинах подряд. То это какая-нибудь тряска, то недобор скорости, то перегрев двигателя — всего не перечислить!

Заказчик перестаёт принимать самолёты, не выполняется план, банк зажимает деньги, начальство мечет громы и молнии — словом, начинаются большие неприятности.

Тут-то и требуется от заводских лётчиков-испытателей целый комплекс качеств: от высокой технической эрудиции, без чего не разобраться в вызвавших столь стойкий дефект сложных причинах (от простых причин «панамы» не возникают — их давят в зародыше), и до физической выносливости, ибо гипотезы о возможной природе указанных хитрых причин сыплются как из рога изобилия, и каждая такая гипотеза требует проверки в воздухе…

Немудрёно, что в среде заводских испытателей вырастали такие специалисты высшего класса, как Н.Н. Аржанов, Б.К. Галицкий, Л.И. Миненко, Ю.А. Добровольский, К.К. Рыков, и многие другие.

Таким же блестящим лётчиком-испытателем был и Александр Григорьевич Васильченко.

Задолго до испытаний опытной серии «Ту-четвёртых» он уже успел доказать это.

* * *

Как-то раз, ещё во время войны, оказавшись пролётом на аэродроме, где работал Васильченко, я обратил внимание на непривычно быстро несущийся над лётным полем пикировщик Пе-2, из хвоста которого вырывалось ревущее пламя. Я тревожно оглянулся на окружающих — не люблю огня на самолёте! — но увидел на их лицах никак не тревогу, а скорее интерес к происходящему, причём интерес нельзя сказать чтоб очень уж

пылкий: по-видимому, они видели этот эффектный номер далеко не в первый раз.

— Кто летит?

— Васильченко.

Оказалось, что он испытывал ракетную ускорительную установку с жидкостным реактивным двигателем (ЖРД), смонтированную в хвосте обычного серийного Пе-2. Это должно было дать возможность при необходимости на короткое время резко увеличить скорость и быстро преодолеть зону интенсивного зенитного огня или оторваться от атакующих истребителей противника.

Правда, в дальнейшем ЖРД в авиации не пригодились — не выдержали конкуренции со значительно более приспособленными для работы в пределах атмосферы реактивными газотурбинными двигателями. Но труды создателей ЖРД не пропали даром: был создан полноценный задел для ракетной — боевой и космической — техники будущего.

Новинка была очень интересная, и я незамедлительно отправился знакомиться с ней на край аэродрома, куда подрулил успевший приземлиться самолёт.

— Кто сделал эту штуку? — спросил я, поздоровавшись с Александром Григорьевичем и выслушав его блицлекцию о ракетном двигателе и всей ускорительной установке.

— А вот поговори с ним, — ответил Васильченко и показал мне на плотного, среднего роста человека, одетого в несколько странный, особенно для летнего времени, костюм: куртку и брюки из какого-то чёрного подкладочного материала.

И в тот же миг я узнал этого человека. Нас познакомили ещё за несколько лет до начала войны, но после этого встречаться нам — отнюдь не по нашей воле! — не довелось. Тем не менее я имел полное представление о нем. Больше всего — благодаря рассказам моего друга лётчика-испытателя В.П. Фёдорова, который много поработал с этим конструктором и, в частности, испытывал его ракетопланер, о котором я уже писал. Фёдоров говорил о нем очень дружески, тепло, с огромным уважением и нескрываемой болью по поводу его нелегко сложившейся судьбы.

Я подошёл к конструктору, мы поздоровались, отошли немного в сторону и сели на какие-то валявшиеся у аэродромной ограды бревна.

В течение всего последующего неторопливого разговора вокруг нас, как привязанный, встревоженно кружился неизвестный мне молодой человек. Он то присаживался рядом с нами, то снова нервно вскакивал, то опять садился, изо всех сил стараясь не упустить ни одного слова из нашего разговора. Судя

по всему, бедняга чувствовал, что происходит какое-то «нарушение», но прямых оснований вмешаться не видел, так как к категории «не имеющих отношения» я явно не подходил и держался как только мог неприступно, едва ли не впервые в жизни изо всех сил напуская на себя важность, соответствующую моему тогдашнему майорскому званию, да и тема нашей беседы не выходила за узкопрофессиональные, прямо касавшиеся объекта испытаний пределы. Не выходила по крайней мере внешне, а что касается так называемого подтекста, то он никакими инструкциями не предусмотрен.

Наверное, со стороны вся эта картина выглядела довольно комично, но в тот момент я в отличие от своего обычного состояния способность к восприятию смешного утерял полностью.

Я видел перед собой другое — ещё одну (сколько их?) форму проявления несгибаемого человеческого мужества. Сквозь сугубо прозаические слова — о тягах, расходах, количествах повторных включений — предо мной в полный рост вставал внутренний облик человека, творчески нацеленного на всю жизнь в одном определённом направлении. В этом направлении он и шёл. Шёл вопреки любым препятствиям и с демонстративным пренебрежением (по крайней мере внешним) ко всем невзгодам, которые преподнесла ему недобрая судьба.

Передо мной сидел настоящий Главный конструктор, точно такой, каким он стал известен через полтора с лишним десятка лет, — энергичный и дальновидный, умный и нетерпимый, резкий и восприимчивый, вспыльчивый и отходчивый. Большой человек с большим, сложным, противоречивым, нестандартным характером, которого не смогли деформировать никакие внешние обстоятельства, ломавшие многих других людей, как тростинки.

При всем желании автора по возможности избегать дополнительных комментариев к тексту предыдущих изданий этих воспоминаний, только что описанный эпизод таких комментариев требует настоятельно.

В тех, первых публикациях сказать прямо, что речь идёт о С.П. Королеве, было невозможно. Имя Главного конструктора было обнародовано у нас лишь в 1966 году, после того как его не стало.

Но даже в последующих изданиях, когда фамилия Королева стала «открытой», требования цензуры того времени категорически не допускали упоминания о том, что около шести лет своей жизни знаменитый Главный конструктор провёл в заключении.

Правда, даже в том виде, в котором этот отрывок — начиная с самой первой публикации у Твардовского в «Новом мире» — был

напечатан, читатели, судя но их многочисленным письмам, прекрасно поняли, что к чему. Лишний раз подтвердился совет одного старого писателя: обращаясь к читателю, исходи из того, что он — умный. Не ошибёшься…

* * *

С прилётом Ту-4 № 003 фронт работы расширился.

Это стало заметно даже по такому тонкому психологическому признаку, как более храброе обращение начальства с самолётами этого типа. Одна машина — уникальна, две — уже не в такой степени, а три — это уже «несколько». Их можно и в более сомнительную погоду выпустить, и не так к каждому ерундовому дефекту придираться, и даже позволить себе роскошь сказать, когда что-то не удаётся до конца выяснить на земле:

— Ладно. Полетаем ещё — дело само прояснится…

И оно действительно прояснялось. Испытания пошли полным ходом.

Правда, это продолжалось недолго — в испытания вклинился парад: воздушный парад по случаю Дня авиации 1947 года, участвовать в котором были назначены все три наших корабля — «единица», «двойка» и «тройка».

Никто из участников лётных испытаний не приходит в восторг, когда в их и без того достаточно напряжённую работу вклинивается очередной показ или парад. Но, как говорится, нас не спрашивали.

Чуть ли не в тот же самый день, когда это стало известно, на аэродром приехал Главный маршал авиации Александр Евгеньевич Голованов.

Это был наш основной заказчик — самолёты Ту-4 делались для дальней авиации, которой он командовал. А посему он счёл для себя обязательным лично вести первую тройку тяжёлых кораблей на парад. Такое решение было чрезвычайно характерно для Голованова, принадлежавшего к числу очень немногих высших авиационных военачальников, которые сами много и хорошо — не хуже большинства своих лётчиков — летают. Кроме Голованова мне привелось по-настоящему — в воздухе — познакомиться ещё лишь с одним из них, в то время командующим истребительной авиацией ПВО страны генералом (в недалёком будущем маршалом авиации) Евгением Яковлевичем Савицким.

Излишне говорить, насколько профессиональное владение искусством полёта повышает личный авторитет военачальников

такого типа. Впрочем, я думаю, что не это обстоятельство было главным, толкавшим их в воздух: чтобы хорошо летать, надо прежде всего очень любить летать. Без этого никакие рационалистические соображения, в том числе и соображения полезности для авторитета, делу не помогут.

…Я немного знал Александра Евгеньевича ещё с военных лет. Как-то, в те именно времена, выявилась реальная перспектива моего прикомандирования к одной из частей авиации дальнего действия для участия в боевых вылетах на цели в глубоком тылу противника. Но на пути к этому возникли неожиданные препятствия: дело было уже в сорок третьем году, свернувшиеся было в начале войны лётные испытания вновь пошли полным ходом, а посему появилась установка: опытных лётчиков-испытателей беречь. Все доводы об огромной, ничем не заменимой ценности боевого опыта для формирования и повышения квалификации того же лётчика-испытателя и той конкретной пользе, которую он мог принести в действующей части, на ходу, в боях осваивающей новую технику, — все эти доводы разбивались о пресловутую установку. Для её преодоления требовалась санкция начальников достаточно высокого ранга. Пришлось говорить на эту тему сначала с начальником штаба АДД (Авиации дальнего действия) Марком Ивановичем Шевелевым, а затем и с самим Головановым.

Никто, кроме одной из неизбежных на войне случайностей, не виноват в том, что в полётах на дальние цели мне не очень повезло: в некую прекрасную лунную ночь наша машина была сбита в тылу противника, за сотни километров от линии фронта. Не будь на свете брянских партизан, трудно предсказать, как бы мы вернулись домой и вообще как обернулась бы вся наша дальнейшая, по-видимому, весьма недолгая, судьба. Но это уже другая история, прямого отношения к испытаниям «Ту-четвёртых» не имеющая.

Так или иначе, увидав меня, Голованов засмеялся:

— А! Старый знакомый!

И мы начали готовиться к параду. У большинства читателей это слово, конечно, ассоциируется с блеском воинской амуниции, топотом множества одновременно ударяющих по земле сапог (такой шаг, которым в обычное время никто не ходит, в газетных отчётах принято именовать «чеканным»), бравурными маршами духового оркестра — иначе говоря, с чем-то шикарным, внешне эффектным, но не имеющим ни малейшего отношения к трудовой деятельности человека.

А на самом деле парад, особенно воздушный (хотя, я думаю, не только воздушный), — это тяжкий труд, пот, напряжённая и

даже не всегда безопасная работа. В подтверждение этому достаточно привести, может быть, мелкую, но характерную деталь: лётчики ведомых самолётов, как правило, самого места парада — Красной площади или лётного поля Тушинского аэродрома — заметить просто не успевают и узнают о проходе над ним только из команды ведущего: «Внимание! Проходим!»

Их дело — держать своё место в строю, а глазеть вниз или по сторонам им не только некогда, но даже прямо запрещено. Зевать тут не приходится: рядом летят другие самолёты. Зевок грозит столкновением, а при столкновении на малой высоте, как говорится, чихнуть не успеешь: скажешь «ап», а на «чхи» времени не останется — уже воткнёшься в нашу довольно твёрдую планету.

Но и на борту ведущего — головного в группе — жизнь тоже далеко не сахарная! Ему надо выйти и вывести всех идущих за ним в заданную точку с точностью, измеряемой от силы десятками секунд. Это, оказывается, очень нелегко.

В первую тренировку по маршруту парада мы пошли все вместе на пассажирском самолёте. Каждый из нас работал «за штурмана», ведя прокладку пути по своей карте.

Когда дело дошло до последнего, расчётного разворота, в сущности определяющего точность выхода к месту парада в заданное время, мнения разделились. Их оказалось столько же, сколько людей на борту :

— Пора!

— Рано. Ещё пять секунд!

— Какое там рано! Одиннадцать секунд прохлопали!

— Ребята, не волнуйтесь. Через семь секунд будет в самый раз.

Вскоре мы долетели до Тушино, и там с полной достоверностью выяснилось, кто на сколько секунд и в какую сторону ошибся. Правда — такова уж природа человеческая, — все запоздавшие единодушно утверждали, что сидевший в этом полёте за штурвалом Голованов выполнил разворот чересчур вяло и потерял на этом лишние секунды (сколько именно, зависело от того, насколько ошибся данный «запоздавший»). И наоборот: все поторопившиеся клялись, что Голованов развернулся «как на истребителе», и только это свело на нет все их безукоризненно точные расчёты.

Полёты по парадному маршруту на тяжёлых кораблях оказались, кроме всего прочего, довольно тяжёлыми в самом прямом, буквальном смысле этого слова, точно так же, как тяжела работа грузчика или молотобойца. На высоте нашего полёта почти всегда изрядно болтало. Приходилось все время энергично

крутить штурвал и шуровать педалями. А на таких кораблях, как Ту-4, подобные упражнения нельзя отнести ни к какому иному виду спорта, как только к тяжёлой атлетике.

Недаром после каждого полёта мы вылезали из своих кабин в насквозь мокрых комбинезонах.

* * *

В день парада с утра было жарко.

Над лётным полем стоял неподвижный, горячий воздух. Дальний конец бетонной взлётной полосы расплывался в дрожащем мареве и казался покрытым зеркальной водой — этот мираж можно часто наблюдать на аэродромах в жаркие летние дни.

Предвидя «великую баню», я надел поверх трусов один лишь лёгкий комбинезон, но, несмотря на это, взмок с головы до ног, едва забрался в раскалённую на солнце кабину.

Проверка радиосвязи, доклады экипажа о готовности, запуск моторов — и мы выруливаем для взлёта.

В полёте стало ещё жарче. К солнечному зною добавилась жара, так сказать, химического происхождения — от несметного количества калорий, сгоравших в наших бренных организмах в результате активных физических упражнений со штурвалами и педалями.

Мы шли по маршруту, выученному за дни тренировочных полётов наизусть. Впрочем, даже если бы мы не знали дороги, сбиться с неё было невозможно: её чётко обозначала пунктирная цепочка ядовито-оранжевых сигнальных дымов и поблёскивавших в жаркой дымке мигалок — небольших прожекторов, направленных навстречу летящим самолётам.

Где-то слева во мгле промелькнуло Тушино. Мы вернёмся к нему с другой стороны — обратным курсом. Контрольные точки проходят, как доложено, вовремя. Скоро разворот.

— Пора разворачиваться, — нервно сообщил наш штурман, показывая на летящего как ни в чем не бывало вперёд флагмана. — Что они там, заснули, что ли?

Не знаю, какие диспуты велись в это время в кабине флагманского Ту-4: кто «голосовал» за то, что пора разворачиваться, кто за то, что рано. Потом, на земле, оказалось, что каждый по отдельности член экипажа головной машины — именно он! — считал, что «пора», но, увы, его спутники, известные путаники и ретрограды, не вняли гласу рассудка и прохлопали время разворота!

Да, разворот был начат с опозданием.

После выхода из него нам полагалось оказаться как раз перед носом всей остальной группы, которой оставалось пристроиться за нами, чтобы так и пройти над Тушино. На тренировках это получалось как по нотам.

А сейчас, ещё лёжа в развороте, мы увидели, как над тем местом, где нам предстояло выйти на последнюю прямую, уже скользят одна за другой чёрные чёрточки: звенья и отряды парадного расчёта.

Возникла реальная и притом весьма малопривлекательная перспектива — врезаться сбоку в плотную массу летящих самолётов. Это была бы «та» каша!

И тут наш ведущий принял единственно возможное в создавшейся обстановке решение.

Я увидел, как самолёт Голованова, не выходя из разворота, с круто наклонённым к земле левым крылом и высоко задранным в небо правым, энергично пошёл на снижение. И в ту же секунду радио донесло его команду:

— "Призма"! «Окунь»! — это были позывные кораблей Н.С. Рыбко и нашего. — Уменьшить высоту на двести метров, следовать за мной!..

И мы нырнули под плотный, аккуратный, действительно «как на параде», строй боевых машин.

Последовала команда дать всем моторам полный газ, чтобы развить максимальную скорость полёта. Самолёт уже не качает — его буквально бьёт о невидимые воздушные ямы и колдобины. Под самым застеклённым носом кабины проносятся дёргающиеся в такт прыжкам нашей машины деревья, полянки, овраги — замечательный приистринский пейзаж, до которого мне сейчас впервые в жизни нет ни малейшего дела.

А сверху, над нашими головами, в ясно-голубом небе проплывают звенья летящих самолётов. Но проплывают как-то странно — пятясь, будто раки, задом наперёд. Так кажется потому, что наши корабли летят быстрее. Вот уже видны головные машины строя. Ещё минута — и мы их обгоним!

Но этой-то столь нужной минуты нам как раз и не хватило. Мы так и прошли над Тушинским аэродромом — в узком промежутке между заполненным москвичами лётным полем и летящей над нами армадой двухмоторных самолётов.

— Это новый, ещё не описанный в уставах вид авиационного строя: строй бутербродом, — съязвил кто-то из нашего экипажа, когда, миновав Тушино, мы немного отдышались.

Но, вернувшись на свой аэродром, мы узнали, что, как говорится, «произвели впечатление». Наше необычное появление

оказалось, с чисто зрелищной точки зрения, даже эффектным. В общем, нас причислили к категории победителей, судить каковых не принято.

Бывает, оказывается, и так, что даже наши ошибки оборачиваются нам же на пользу.

ИСПЫТАНИЯ «ТУ-ЧЕТВЁРТЫХ» ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Парад прошёл. Опять начались так называемые трудовые будни. Говорю «так называемые» потому, что будни эти отнюдь не были серы и однообразны. Во всяком случае, сюрпризов они преподносили значительно больше, чем хотелось бы.

Не заставило себя ждать и первое серьёзное происшествие на «Ту-четвёртом».

Всего за несколько дней до него с завода прилетела «четвёрка», пилотируемая лётчиком-испытателем В.П. Маруновым. Но едва успели мы обрадоваться, что нас уже четверо, как нас снова стало только трое…

Получилось это так. Васильченко на «тройке» гнал площадку: обычную, тихую, невинную площадку, даже не на максимальном режиме работы двигателей. Показания всех приборов были в полном ажуре.

Внезапно эта идиллия нарушилась сообщением из кормового отсека:

— Дым и пламя из-под капота третьего мотора.

Поначалу ни с мест лётчиков, ни с поста бортинженера пожар виден не был: встречный поток воздуха относил огненный шлейф назад. Тем не менее мотор, конечно, сразу же выключили, перекрыли подачу бензина, пустили в ход противопожарную систему — словом, приняли все меры для ликвидации огня.

Самолёт со снижением шёл к своему аэродрому из дальнего края испытательной зоны, где, как назло, его застигло происшествие.

— В корме! Как там дела? — спросил Васильченко.

Ответ был неутешителен:

— Пламя увеличивается… До самого хвоста язык…

До хвоста — это добрых два десятка метров! Ничего не скажешь: пожар полноценный…

Ещё минута — и в СПУ раздался голос бортинженера Николая Филизона:

— Вот теперь видно…

Доступная взору бортинженера передняя часть мотора, обычно глубоко затенённая окружающим её капотом, светилась мрачным, бордово-красным светом, словно только что отлитая из расплавленного металла. Командир корабля подумал о многих тоннах бензина в крыльевых — прямо за горящим мотором — баках, наглядно представил себе, как все эти тонны (что весьма

вероятно) взорвутся, и, вздохнув, дал команду:

— Бортинженеру — разгерметизировать машину. В носовой и кормовой кабинах — открыть люк и дверку. Всему экипажу — покинуть самолёт!

И тут же, обернувшись к бортинженеру, бросил на него весьма сложный взгляд, значение которого, если выразить словами, звучало бы приблизительно так:

«В сущности, и тебе, Коля, надо бы прыгать… Тут в ближайшее время может так рвануть, что от нас только разрозненные молекулы останутся… Но я сам ещё немного погожу… А без тебя мне как без рук… Мне ведь даже этот подлец — третий мотор — толком не виден. Конечно, смотри сам, но, может быть…»

И сколь, казалось бы, ни сложно было расшифровать значение этого взгляда, Филизон все понял сразу. Он ничего не стал говорить по СПУ, дабы не «вносить элементов дискуссии» в выполнение общей команды, но когда кто-то из готовящихся к прыжку соседей спросил его:

— А ты что же? — кратко буркнул в ответ:

— Никуда я не пойду…

Особенно неприятно было прыгать находившимся в кормовой кабине. Бушевавшее теперь уже вовсю пламя лизало фюзеляж как раз в том месте, где была расположена дверка. Инженер-наблюдатель, первым сунувшийся было к ней, тут же отпрянул назад: прыгать приходилось прямо в огонь!..

В такие моменты, чтобы пресечь общую растерянность, обязательно нужен один — хотя бы один! — спокойный и решительный человек, способный сохранить полную ясность мышления и действовать не от «хочется», а от «надо». Таким человеком в кормовой кабине «тройки» оказался один из старейших (ещё со времён отдела лётных испытаний ЦАГИ) сотрудников нашего коллектива, инженер-лётчик Василий Яковлевич Молочаев, выполнявший в этом полёте обязанности наблюдателя-экспериментатора.

Он отстранил замешкавшегося наблюдателя и решительно прыгнул первым сам.

В носовой кабине возникла было подобная же ситуация, но её не менее оперативно ликвидировал инженер Д.Ф. Гордеев. Он, недолго думая (здесь это выражение имело совершенно точное значение: долго думать времени не было!), энергично согнул ногу, наподдал коленом, так сказать, по корпусу остановившегося над люком человека и этим, может быть, не очень салонным, но зато весьма эффективным методом помог ему покинуть самолёт.

Как и следовало ожидать, пламя не успело обжечь

прыгающих: их мгновенно отбрасывало потоком назад и вниз.

Девять белых парашютных куполов распустилось в воздухе за хвостом быстро удалявшегося самолёта. Девять человек долго — почти до самого своего приземления в мягкую траву приокских лугов — провожали взглядом горящую машину. Теперь горел уже не только мотор — пламя перебросилось на крыло, и тянущаяся за «тройкой» полоса густого чёрного дыма была за десятки километров видна в ясном, голубом небе.

Становилось очевидно, что дойти до аэродрома самолёт все-таки не успеет.

Надо было прыгать и двум последним оставшимся в нем людям — Васильченко и Филизону. Но тут снова всплыло то самое неизменно возникающее в подобных случаях соображение: по обломкам брошенной экипажем и, конечно, в дым разбившейся машины невозможно будет сколько-нибудь надёжно установить причину аварии. Пропадёт стоящий многие миллионы самолёт, и, главное, пропадёт зря…

И они решили сажать горящий корабль. Сажать в поле, с убранным шасси. Привязались плотнее ремнями к своим сиденьям, заранее — ещё в воздухе — открыли боковой люк (чтобы не оказаться запертыми, если от деформации при посадке на фюзеляж люк заклинит) и пошли на посадку…

Все ближе и ближе земля… Вот уже видно, что выбранное поле не такое уж идеально ровное, каким казалось сверху. Но менять решение поздно: каждая лишняя секунда пребывания в воздухе может принести с собой взрыв… Васильченко плавно убирает газ трём исправным моторам, даёт команду перекрыть пожарные краны и выключить зажигание, подбирает штурвал на себя…

Все! Машина приземлена и, вздымая клубы пыли, пашет фюзеляжем по мягкому грунту заливного луга.

Причина пожара была найдена. Огромный риск, на который сознательно пошли Александр Григорьевич Васильченко и Николай Ильич Филизон, оправдался.

* * *

И все-таки, несмотря на потерю «тройки», новых кораблей вскоре стало снова четыре, а затем пять, шесть, семь… Серия шла полным ходом, и «Ту-четвёртые» прибывали с завода один за другим.

Опять, как в дни испытаний первых реактивных самолётов, подтвердилась способность сильного лётного коллектива

выделить из своей среды нужное количество подходящих людей для выполнения любого задания.

Правда, на сей раз задача осложнялась ещё тем, что требовались не одни только лётчики (причём не по одному, а по два на каждый корабль), но и бортовые инженеры, и штурманы, и «летающие» механики, и даже некоторые такие специалисты, которых раньше вообще не существовало, например бортовые операторы радиолокационных установок. Эти операторы сидели со своей аппаратурой в маленьком затемнённом отсеке в хвосте самолёта, и именно из их уст я тогда впервые услышал в полёте непривычные доселе доклады вроде:

— Впереди по курсу на удалении двести — гроза.

Или:

— Командир, проходим Волгу. Саратов остаётся тридцать пять километров севернее.

Услышав подобное сообщение, невольно хотелось глянуть вниз, даже когда ничего, кроме сплошной, непроницаемой для взора облачности, увидеть при этом было невозможно.

Многое изменилось и в условиях лётного труда представителей давно известных, традиционных в авиации специальностей. К некоторым из них приходилось предъявлять новые, существенно более высокие, чем раньше, требования. На Ту-4, как и на многих последующих типах тяжёлых кораблей, обзор лётчика сильно ограничен. Из всех частей самолёта он, в сущности, только и видит, что носки двух левых моторов с их винтами.

Легко понять, как возросла роль кормового наблюдателя в экипаже!

Настоящий кормовой — это вторая пара глаз командира. И обгоняющий машину более скоростной самолёт, и изменения оставшейся за хвостом погоды (в которую, однако, придётся вернуться на обратном заходе), и, самое главное, что делается за моторами (из истории с пожаром на «тройке» очевидно, насколько это существенно!), как ведут себя крыло, закрылки, хвостовое оперение, — все это командир может «видеть» только глазами кормового.

Кормовой должен знать, какие наблюдения надо доложить незамедлительно, а когда следует сначала прослушать сеть и не прерывать разговора на более важную, чем его сообщение, тему (для этого он обязан, кроме всего прочего, уметь правильно оценить, что важно, а что второстепенно).

Даже такое, казалось бы, относящееся скорее к актёрской квалификации требование, как хорошая дикция, тоже предъявляется, особенно в острых ситуациях, к хорошему

кормовому!

Мне доводилось в разное время и на разных кораблях летать с такими отличными кормовыми наблюдателями, как Григорий Григорьевич Ирлянов, Борис Александрович Балышев, Сергей Александрович Соколов. Одно время в корме управляемого мной самолёта летал инженер Владлен Семёнович Кузовлев. Машина, которую мы тогда испытывали, была новая, опытная, с четырьмя — также опытными — реактивными двигателями. Легко представить себе, какую большую ценность в подобных условиях представлял квалифицированный, специализировавшийся именно на двигателях инженер в кормовой кабине! Тут «вторые глаза» оказались даже полезнее, чем если бы на их месте были «первые».

Великое дело — надёжный кормовой!

И все-таки ещё существеннее было подобрать на каждый из поступающих один за другим «Ту-четвёртых» надёжных командиров. И такие нашлись. Вскоре приняли новые корабли Ту-4 Б.Г. Говоров, А.П. Якимов, С.Ф. Машковский, Ф.Ф. Опадчий, В.В. Пономаренко, А.Д. Перелёт, И.Ш. Вагапов, М.В. Родных…

Перечитав только что написанный (не первый и далеко не последний в этой книге) перечень фамилий, я подумал, что иной читатель, наверное, пропустит его, оставит вне своего сознания, как некое инородное тело, нарушающее нормальный ход повествования. Не знаю, может быть, так оно и есть. Но обойтись без подобных перечней я не могу. И очень прошу читателя: пожалуйста, не пробегайте их торопливым, равнодушным взглядом! Остановитесь на каждой из этих фамилий! За ней стоит славная, боевая, нелегко сложившаяся биография незаурядного человека, настоящего авиатора, патриота своей Родины и своего единственного на всю жизнь дела.

Не пропускайте этих имён, товарищи!

…Корабли залетали. И в массу удачных полётов, в полном соответствии с неумолимыми законами статистики, стали вклиниваться разные «случаи».

Дошла в этом смысле очередь и до нашей «двойки».

По заданию мы должны были в этот день набрать максимальную высоту — потолок, а затем, не уменьшая газа, снизиться с разгоном на триста—четыреста метров и прогнать горизонтальную площадку с максимальной скоростью. В задании было ещё много чего написано, но выполнять все последующее нам в этот раз уже не пришлось.

До потолка мы добрались благополучно.

— Вроде больше не лезет, — сказал Аржанов.

— Да, — подтвердил я, — поехали вниз. — И, отжав штурвал от себя вперёд, перевалил самолёт как бы через вершину

невидимой горы. Машина охотно — гораздо охотнее, чем лезла последние сотни метров вверх, — посыпалась, набирая скорость, к земле.

Но едва прошло десять—пятнадцать секунд разгона, как в мерный, привычный шум работающих на полном газу моторов примешался новый звук — пронзительный, высокого тона, противный, резко возрастающий с каждым мгновением. Стрелка счётчика оборотов четвёртого мотора сорвалась с места и резво побежала по циферблату: 2450… 2500 (это предельно допустимые обороты!)… 3000… 3500…

Последняя цифра на шкале счётчика оборотов — 4500 оборотов в минуту — так же быстро осталась позади, после чего взбесившаяся стрелка уткнулась в упор, хотя на слух обороты продолжали расти…

Раскрутка винта! Штука весьма неприятная: сейчас пойдут вразнос подшипники, и тогда будет видно, что случится с мотором раньше — развалится он или загорится.

Убранный газ, перекрытое бензопитание, выключенное зажигание ни в малейшей степени делу не помогли. Я, как только мог энергично, тянул на себя штурвал, чтобы уменьшить скорость, но винт продолжал орать как зарезанный.

Хуже всего, что почему-то не слушалась нас система флюгирования, специально созданная для таких случаев, когда надо принудительно повернуть лопасти винта по потоку и таким образом остановить его вращение в воздухе. Это-то сейчас как раз и требовалось больше, чем что-либо другое на свете! Но красная кнопка с надписью «флюгер 4» не реагировала на неоднократные нажатия, будто все происходящее её ни в малейшей степени не касалось.

В наушниках шлемофона раздался голос кормового Ирлянова:

— Из патрубков четвёртого мотора идёт густой дым…

Все ясно. Это в моторе, никак не приспособленном для вращения с такой безумной скоростью, горит масло.

Мы многозначительно, невесело переглянулись с Аржановым, и я дал Ирлянову по СПУ нейтральный, отнюдь не претендующий на сколько-нибудь конкретный анализ событий ответ:

— Хорошо. Вас понял — дым из четвёртого. Продолжайте наблюдать.

— Есть. Наблюдаю.

Уменьшить скорость больше нельзя — не хватает нам только в довершение всего ещё и свалиться на тяжёлом неманевренном корабле в штопор.

А винт продолжает выть!

Все, что можно было сделать, мы сделали. Остаётся одно: снижаться, продолжая почти безнадёжные попытки загнать раскрутившийся винт во флюгерное положение. Вдруг сменит гнев на милость и послушается?

И он послушался!

Не знаю, с какой — двадцатой или тридцатой — попытки, но послушался. Это было как раз вовремя, так как из кормы начали поступать доклады уже не о дыме, а о языках пламени и каких-то предметах, вылетающих из выхлопных патрубков бедняги мотора. То, что Ирлянов деликатно назвал «какими-то предметами», было — тут сомнений не оставалось — кусками поршней, колец, клапанов, которых мы недосчитались потом при разборке двигателя на земле.

Но сейчас, в полёте, мотор, наконец, затих. Виновники беды — четыре огромные лопасти винта — в непрывычной неподвижности замерли в поле зрения правого иллюминатора.

Так на трех моторах (по сравнению с только что благополучно закончившимся «цирком» это казалось сущим пустяком) мы вернулись домой и произвели посадку.

— Интересно, что было бы, если бы флюгер так и не сработал? — спросил меня кто-то из инженеров — представителей моторной фирмы.

Я расценил подобный интерес как безусловно нездоровый, тем более что сколько-нибудь определённо высказаться на затронутую тему не мог.

За меня ответ дала сама жизнь.

Недели через две раскрутка повторилась на другом корабле — у Марунова, да такая злая раскрутка, что после нескольких минут безуспешных попыток загнать винт во флюгерное положение он… улетел! Так прямо — оторвался от мотора и улетел, причём сделал это сравнительно удачно: едва задев крыло и капот соседнего двигателя. А ведь каких дел мог бы наделать!.. Как тут было не сказать снова: «Повезло!» Впрочем, на тему о везении разговор уже был.

* * *

Нам оставался один из последних пунктов программы лётных испытаний «двойки»: дальний (по тем, конечно, временам) беспосадочный перелёт Москва — Крым — Москва.

Сейчас, когда скоростные реактивные самолёты резко приблизили к нам не только Крым или Кавказ, но даже Дальний Восток, наш тогдашний перелёт явно «не звучит».

Но в то время — шла осень сорок седьмого года — вылететь из Москвы после завтрака, посмотреть на Чёрное море и к обеду вернуться обратно, выглядело довольно эффектно.

Одновременно с нами по другому маршруту, в сторону Урала, уходила «четвёрка».

Взлетев, мы пробили нетолстые облака, набрали нужную высоту, установили заданный режим работы моторов и пошли на юг.

Глубоко внизу — где-то на полдороге между нами в землёй — рядами аккуратных мелких барашков лежала ровная слоистая облачность.

Через некоторое время на неё легли какие-то лёгкие, как тёмные пёрышки, тени — это мы, продвигаясь вперёд, ушли под навес полупрозрачной сетки перистых облаков, закрывших всю южную половину небосклона.

Постепенно облака — и нижние и верхние — уплотнялись, из серебристо-перламутровых стали снежно-белыми, а потом серыми и неуклонно сближались. Все уже делался коридор между ними. Несколько минут полёта в мутной мороси, и облака сомкнулись. Начался полет по приборам, вслепую.

На всякий случай я спросил штурмана:

— Какая температура за бортом?

— Минус семнадцать.

Этот ответ означал, что обледенения нам особенно опасаться не приходится: оно наиболее вероятно при температуре от нуля до минус семи, от силы — десяти градусов; в более холодном воздухе оно возникает редко.

Редко. Но возникает! В ближайшие же минуты мы начали в этом убеждаться.

Слой мороси на гнутых стёклах кабины замер — перестал ползти по ходу воздушного потока. Сомнений быть не могло; морось превратилась в лёд. Большого воодушевления у нас это не вызвало хотя бы потому, что средств борьбы с обледенением на первых экземплярах Ту-4, в том числе и на нашей «двойке», установить ещё не успели.

Но лёд на остеклении кабины — полбеды.

Хуже было, что началось обледенение передних кромок крыльев. Это грозило не одним только увеличением веса корабля, но и нарушением его аэродинамических качеств. И действительно, несмотря на неизменный режим работы моторов, сдвинулась с места и медленно поползла влево стрелка указателя скорости.

Лёд нарастал. Сотни навалившихся на нас лишних килограммов веса тянули машину вниз.

Из-за наросшего на рулях и элеронах льда стало тяжело работать штурвалом.

Началась тряска — ледяная корка неравномерно налипала на стремительно вращающиеся лопасти винтов, те самые лопасти, которые перед установкой на самолёт проходят тщательнейшую — буквально до граммов — балансировку. Сейчас какая уж там балансировка! Могучие центробежные силы беспрестанно отрывают с лопастей куски льда и гулко, как по пустой бочке, барабанят ими по фюзеляжу.

Минуты идут, и становится ясно, что проверить в этом полёте расход горючего в классических условиях точно заданного режима не удастся. Может быть, разумнее не жечь бензин зря, а развернуться, пока не поздно, на обратный курс — к дому, чтобы повторить задуманный перелёт в другой день, при более благоприятной погоде? Говоря откровенно, этого очень не хотелось: все-таки мы были первые, кому поручили прикидку дальности нового корабля. Упускать такую возможность было жалко…

Наконец (это, наверное, следовало бы сделать раньше) я приказал радисту доложить о создавшейся ситуации на наш аэродром и запросить указаний, как нам поступать дальше.

Ответ земли родился, по-видимому, не без дебатов. Во всяком случае, он последовал не сразу.

А лёд продолжал нарастать. Это обстоятельство заметно подогревало нетерпение всего экипажа. К исходу третьей минуты ожидания кто-то из кормы с неодобрением бросил:

— Ну что они там, уснули, что ли?

На что последовала рассудительная реплика Аржанова:

— Не торопись. Начальство думает…

То, что начальство в конце концов придумало, звучало несколько неопределённо:

— Полет по маршруту продолжать. Действовать сообразно обстоятельствам, по собственному усмотрению.

Где-то я читал, что на флоте сдвинутая вперёд на нос фуражка офицера представляет собой подаваемый для всеобщего сведения сигнал «недоволен начальством». Я не мог подать такой сигнал только потому, что на мне был шлем, а не фуражка.

Но, пораскинув мозгами, определённый резон в решении начальства все же усмотрел: корабль уже в воздухе, сегодняшний день так или иначе потерян, так имеет смысл извлечь из него хотя бы то, что возможно, например прикинуть дальность полёта Ту-4 в предельно неблагоприятных условиях. В конце концов не будут же эти корабли всегда летать в идеальной лабораторной обстановке испытательной зоны! Нет, определённо нам дали

правильную команду!

И я начал «действовать по собственному усмотрению».

Первая попытка — выйти из обледенения вверх — сразу же потерпела решительное фиаско. Даже при работе всех четырех моторов на полном газу отяжелевшая и потерявшая благородство своих очертаний машина набирать высоту не желала.

Пришлось уменьшить газ до среднего и идти на снижение, благо этот вариант был воспринят самолётом с явным удовольствием: он «посыпался» вниз так охотно, что только мелькала, отсчитывая обороты, стрелка высотомера!

И лишь потеряв добрых три километра высоты, мы услышали долгожданное сообщение штурмана:

— Снаружи плюс…

В мокрых облаках лёд быстро таял. Один за другим отваливались его куски от нашей — я чуть было не написал: с облегчением вздохнувшей — машины. Ожил и пополз по стеклу мокрый слой мороси.

А ещё через пятнадцать—двадцать минут в облаках стали появляться разрывы. Правда, сквозь них ещё не было видно ни земли, ни неба, а только другие слои таких же облаков, но по сравнению с условиями полёта, из которых мы только что выбрались, это было уже вполне приемлемо.

Вокруг нас, как скалы, стояли (именно стояли — их высота значительно превосходила ширину) могучие, плотные, торжественные кучевые облака бесконечно разнообразных оттенков. Разнообразных, несмотря на то, что все эти оттенки, как в черно-белом кинематографе, представляли собой комбинации только двух цветов: от сахарно-белого до темно-темно-серого, почти чёрного, казалось, не отражающего ни единого из падающих на него лучей солнца.

Наш самолёт медленно поднимался — надо было использовать открывшуюся возможность вернуться на заданную высоту, — пробираясь, как путник в горном ущелье, в узких, извилистых коридорах между облачными стенами. Материальность этих стен такова, что казалось, задень их крылом, и оно отлетит, как от удара о скалу.

Вдруг над нами мелькнул голубой клочок разрыва. В мрачные катакомбы облаков ворвались лучи солнца. И все вокруг, не изменив своей окраски, неожиданно стало из матового сверкающим, сияющим, блестящим, будто свет не упал на облака снаружи, а вспыхнул от собственного, силой в миллион свечей, источника, спрятанного в толще каждого из них.

Ещё несколько минут — и мы вырвались в чистое небо. Мощный облачный фронт остался позади.

Снова вокруг нас был разноцветный мир. В первый момент это показалось даже немного лишним, чрезмерным, чуть-чуть безвкусным.

Впрочем, эстетика эстетикой, а лететь в чистом небе было проще, чем в муре. Машина сама, почти не требуя вмешательства лётчика, плыла на своём законном, записанном в нашем полётном задании режиме. Экипажу оставалось лениво поглядывать на показания приборов да время от времени заполнять очередные графы планшетов.

* * *

Первая половина полёта подходила к концу.

Под нами внизу в полном разгаре шёл бархатный сезон — там в жаркой дымке лежал Крым.

Я включился во внешнюю связь и передал командной радиостанции поворотного пункта нашего маршрута, что нахожусь над ними, прошу зафиксировать пролёт. И сразу услышал по-флотски чёткий, доброжелательный ответ:

— Вас видим. Приветствуем. Желаем счастливого обратного пути.

Я посмотрел вниз, на то место, где находился мой незримый с шестикилометровой высоты собеседник, и увидел замечательную в своём роде картину.

Три воды были подо мной!

Три разные, не похожие друг на друга воды. На юг — в сторону неясно проступающих в дымке очертаний Анатолийского нагорья — простиралась темно-зелёная у берегов и ещё больше темнеющая над глубинами вода Чёрного моря. На север от перешейка уходило мутно-жёлтое песчаного цвета Азовское мелководье. А между восточным побережьем рыма и тонкой, едва различимой с высоты Арабатской стрелкой яркой лентой выделялась малахитово-зелёная вода Сиваша. Три разные воды…

Нет, все-таки хорошо, что мир цветной!..

Самолёт лежит в глубоком развороте. И Крым, и омывающие его разноцветные воды медленно вращаются вокруг конца нашего левого крыла. Штурман, поколдовав над навигационной линейкой, называет двузначную цифру — наш обратный курс.

И вот мы идём этим курсом. Далеко впереди проступают очертания облачных масс — к сожалению, зловредный фронт, так осложнивший наш полет на юг, никуда деваться не мог. Придётся пересекать его снова.

Издали фронтальная облачность имеет вполне невинный вид

— что-то вроде гигантской порции взбитых сливок. Но мы уже учёные — знаем, что делается внутри этих «сливок»! Залезать в них определённо не хочется. А верхняя кромка облаков намного выше нас. Придётся обходить фронт верхом (нам же было велено действовать «по собственному усмотрению, сообразно обстоятельствам»). И я перевёл самолёт в набор высоты.

Семь тысяч метров… Восемь… Девять…

Только на десяти с половиной километрах неровные контуры верхней кромки облаков стали проектироваться перед нами точно на линии горизонта — мы вышли, наконец, на их высоту. И, надо сказать, вышли вовремя: фронт был уже под нами.

«Двойка» шла над самыми облаками. Временами она даже врывалась в отдельные выпучившиеся к небу верхушки и тут же, вздрогнув, будто отряхиваясь, вновь выскакивала наружу. Перед нами бежала, то проваливаясь на сто—двести метров вниз, то приближаясь и даже сливаясь с нами, тень самолёта в радужном ободке.

Подумав о том, что творится внутри подпирающей нас необъятной облачной массы, я позволил себе удовлетворённо крякнуть: летим, мол, выше всякой погоды и в ус себе не дуем. На сей раз мы её, кажется, перехитрили!

Иными словами, я впал в легкомысленное самодовольство, и справедливая судьба позаботилась о том, чтобы оно было достойно и без промедления наказано. Сделать это судьбе было нетрудно, благо далеко не одной лишь плохой погодой исчерпывается перечень возможных в воздухе неприятностей.

Неожиданно наш корабль резко, будто кто-то схватил его за конец крыла, потянуло вправо. Чтобы парировать этот непонятный, а потому особенно внушающий тревогу разворот, я энергично нажал на левую педаль руля направления. Куда там! Всей силы моей ноги оказалось мало.

— Лётчики, что с курсом? — недовольно спросил, обернувшись к нам, штурман.

Ответив ему только не очень ласковым взглядом, я бросил Аржанову: «Помоги держать машину», — и стал поспешно крутить влево штурвальчик триммера руля направления. Так втроём — триммер, Аржанов и я — мы, наконец, прекратили дальнейший заброс корабля с курса.

Но в чем все-таки дело? Кто с такой силой тащит наш самолёт в сторону?

Первая мысль: отказал крайний мотор. Но нет, и по показаниям приборов и на слух все моторы работают исправно.

Неужели что-то с управлением? В памяти ещё свежа прошлогодняя история на «МиГ-девятом», когда у меня в полёте

деформировались и разрушились стабилизатор и руль высоты. Может быть, сейчас нечто подобное случилось с килем и рулём направления?

— Экипажу осмотреть видимые части корабля.

Но едва успел я дать эту команду, как в СПУ раздался протяжный, явно раздосадованный голос Беспалова:

— Вон он, сукин сын!

Развёрнутые комментарии бортинженера по поводу недопустимых действий таинственного сукиного сына были прерваны моим вопросом:

— Ладно, Порфирьич, потом доскажете… А сейчас прошу толком: кто и почему — сукин сын?

Сукиным сыном (точнее сукиными детьми) оказались створки капота четвёртого мотора — металлические лепестки, регулирующие проток воздуха сквозь капот. Они самопроизвольно полностью открылись и торчали, как блестящий, красивый, но действующий, подобно сильному тормозу, нимб вокруг мотогондолы. Впоследствии, на земле, выяснилось, что это произошло из-за случайного замыкания в тумблере управления створками: на его контакты попала своевременно не удалённая на заводе стружка. Недаром говорят, что во всей электротехнике, электронике, радио, телевидении, радиолокации существуют всего два возможных дефекта: отсутствие контакта, когда он нужен, и наличие контакта, когда он не нужен. С последним дефектом и пришлось столкнуться нам.

Однако бед он наделал изрядно: мало того, что машину едва удавалось удержать от самопроизвольного разворота, срыв потока с растопырившихся створок вызывал тряску хвоста, а главное, под действием столь мощного тормоза сильно упала скорость полёта. Корабль начал грузно оседать в клубящиеся под нами фронтальные облака. Пришлось опять перевести моторы на полный газ. От заданного нам режима полёта снова не оставалось ничего: ни высоты, ни скорости, ни даже характеристик работы винтомоторной группы! Что поделаешь? Обстоятельства, сообразно которым нам было предписано действовать, упорно складывались против нас!

Но на этом поток неприятностей не кончился. Едва скорость перестала падать и начала даже медленно, ползком — километр за километром — увеличиваться, как самолёт вздрогнул, слегка клюнул носом и… вновь стал замедлять своё и без того не бог весть какое стремительное движение вперёд.

Что за проклятие! Что там ещё стряслось? Не многовато ли «вдруг» для одного полёта?

На сей раз долго раздумывать о причинах очередной

неприятности не пришлось: и у лётчиков, и у штурмана на приборных досках загорелись сигнальные лампочки «Люки открыты».

Все попытки штурмана закрыть их оставались безуспешными: по-видимому цепь где-то замкнулась на открытие.

По времени грозовой фронт должен был вот-вот кончиться. Оставалось протянуть совсем немного. И многострадальная «двойка» тянула. На минимально допустимой скорости, с ревущими на полном газу двигателями, ощетинившись не ко времени вылезшими створками мотора и торчащими вокруг разверзшегося брюха люками, то зарываясь в неспокойные облачные верхушки, то натужно выползая ив них, — но тянула! Мы с Аржановым сидели в каких-то странных, непривычных позах, до отказа отклонив педали и вывернув штурвалы, и ждали, когда можно будет, наконец, снижаться. Казалось, не машина везёт нас в небе, а мы сами, мышцами собственных рук, удерживаем её от того, что ей — по сугубому неразумию — так хочется сделать: провалиться в глубь облаков, в разрушительную болтанку, обледенение, электрические разряды.

Верхняя кромка облачности, будто отчаявшись проглотить нас, стала полого уходить вниз в тот самый момент, когда стало ясно, что больше держать высоту невозможно. Впрочем, это ощущение обманчиво: если бы фронт начал таять на десять, двадцать, пятьдесят, сто километров дальше, будьте спокойны, прошли бы и эти километры, не снижаясь!

Но так или иначе облачность — спасибо ей! — стала, наконец, уходить из-под нас: полоса фронта кончалась. Мы прибрали газ и покатились вниз, как на салазках с огромной, десятикилометровой невидимой горы.

* * *

Снова мы — в который раз за этот день — на заданной высоте и заданной скорости полёта. Продолжаем безуспешные попытки закрыть створки мотора и люков. Бортовой электрик Лосев вносит предложение:

— Командир! Давайте я пролезу в бомбовый отсек и посмотрю — может быть, там, в концевых выключателях, заедание…

Подумав немного, я спросил:

— У вас там есть чем привязаться? Какой-нибудь трос или верёвка?

— Есть, командир. Здоровенный канат.

— Ну ладно. Разгерметизируем машину, откроете выход из своей кабины в бомбовый люк, не снимая — смотрите! — парашюта, обвяжитесь канатом и лезьте потихоньку. Кормовому механику обкрутить верёвку вокруг стойки и все время выбирать слабину.

И молодец электрик, обвязавшись канатом, полез в открытый бомбовый отсек! Представьте себе, что это означает: отсек величиной с добрую комнату отличается от неё прежде всего тем, что… не имеет пола! Точнее, его «пол» сейчас, разделившись на две половины, весь раскрылся наружу. Под ногами у человека, медленно пробирающегося лицом к стенке по оставшемуся узкому карнизу, многокилометровая пустота, за которой где-то глубоко внизу в полупрозрачной дымке лежит земля. Идти трудно — бушующий воздушный вихрь норовит оторвать смельчака от мелких реечек, уголков и вырезов в конструкции, за которые он цепляется. Тянет назад тяжёлый парашют… Хорошо, конечно, что он есть, но все равно сорваться и полететь вниз очень не хочется! Одно дело — тренировочный прыжок. Там заранее настраиваешься на него, да и парашютов два: основной и запасной, — и совсем другое дело сейчас.

Наконец концевые выключатели осмотрены и… найдены в полной исправности. Причина не в них.

Она выяснилась лишь после посадки, эта причина.

Буквально накануне вылета нам на корабль посадили «варяга» — специалиста по радиолокации. Поначалу я инстинктивно воспротивился: любые изменения в составе экипажа перед ответственным полётом воспринимаются лётчиками без особого восторга. Но эта первая и, как показало дальнейшее, вполне правильная реакция оказалась недостаточно стойкой.

Меня убедили. Мне сказали, что оператор радиолокационной установки — большой специалист своего дела и, наверное, окажется полезным в дальнем перелёте; к тому же он будет смирно сидеть в отведённом ему отсеке и ничего, кроме специальной радиолокационной аппаратуры, не касаться. Возражать было трудно, да и попросту не было времени — повторяю: до вылета оставалась одна ночь. И я упустил из виду, что в операторском отсеке, о котором шла речь, среди десятков кнопок и тумблеров есть один — всего один! — имеющий отношение не только к локационной аппаратуре.

Это был, как, наверное, уже догадался читатель, тумблер открытия люков бомбового отсека!

Непривычный к длительным полётам, тем более в атмосфере, временами очень неспокойной, оператор чувствовал себя далеко

не блестяще. И, выворачиваясь наизнанку в своей тесной, тёмной каморке, сам не заметил, как задел злосчастный тумблер…

Сколько уроков получил я сразу!

Надо быть непробиваемо неуступчивым, во всяком случае, во всем, что касается полётов.

Надо тщательнейшим образом инструктировать и готовить к выполнению задания каждого члена экипажа в отдельности, ибо никогда не возможно переоценить, сколько может напортить в полёте один-единственный человек, даже при безукоризненной работе всего остального экипажа.

Надо детально знать не только своё рабочее место, но и рабочие места всех своих спутников.

Надо активно интересоваться их самочувствием, не дожидаясь собственных признаний «страдающих».

Много ещё надо, чтобы быть настоящим, полноценным, безукоризненным командиром корабля…

Полет «четвёрки», совершенный в тот же самый день, прошёл гораздо удачнее. И погода на восток от Москвы оказалась лучше, чем в южном направлении. И техника не преподнесла никаких сюрпризов. Немудрёно, что и результаты получились разными.

— В сущности, ваш полет в некотором смысле очень полезен, — деликатно сказал мне Макс Аркадьевич Тайц, руководивший обработкой и анализом результатов этих испытаний. — По нему мы можем судить, какова будет дальность «Ту-четвёртого» в самых что ни на есть неблагоприятных условиях. Хуже, чем у вас, они навряд ли у кого будут.

Мне очень хотелось этому верить. Иначе какой смысл было продолжать полет после того, как мы, не имея антиобледенителей, попали в интенсивное обледенение?

* * *

Через несколько дней после полёта Москва — Крым — Москва программа испытании «двойки» была закончена, и мы передали корабль — обогнав в этом деле, к сугубому удовольствию всего экипажа, имевшую перед нами изрядную фору «единицу», — в руки заказчиков.

После прощального, довольно скромного (времена все-таки были ещё карточные) ужина весь освободившийся экипаж уехал к себе домой, на завод.

Весь, кроме командира.

Но в весьма непродолжительном времени последовал в том же направлении и он. Оказалось, что к моменту окончания

испытаний «двойки» ещё не сошёл с заводских стапелей последний корабль опытной серии — «двадцатка». На неё-то я и был неожиданно назначен командиром, правда, в составе уже другого экипажа.

Душой этого экипажа был хорошо знакомый мне на земле и в воздухе человек — ведущий инженер Д.И. Кантор.

Он пришёл в наш коллектив прямо с вузовской скамьи весной сорок первого года и за время войны вырос в одного из сильнейших специалистов своего дела. Особенно много и плодотворно работал Давид Исаакович по лётным испытаниям и доводкам воздушных винтов, в частности флюгерных, представлявших собой в то время крайне нужную нашей авиации новинку.

Как и положено новорождённым, поначалу флюгерные винты изрядно капризничали. Не раз бывало, что винт категорически не желал входить во флюгерное положение или, войдя, отказывался выйти из него.

Однажды — это было на двухмоторном самолёте Ил-4 — мне вместе с Давидом Исааковичем довелось испытывать винт, который повёл себя совсем уж неприличным образом: его лопасти стали в такое промежуточное положение, при котором и дать газ мотору было нельзя (для этого обороты винта оказались недостаточны) и продолжать без снижения полет на втором моторе тоже не получалось (для этого обороты были чрезмерны).

К тому же злодей винт давал такое сильное сопротивление, что не хватало никаких сил, чтобы удержать самолёт от разворота. В воздухе, описывая плавную кривую для захода на вынужденную посадку, я с этим ещё кое-как справлялся, до отказа накрутив триммер руля направления. Но перед посадкой триммер пришлось вернуть в нейтральное положение. Иначе после уборки газа исправному мотору нас над самой землёй столь же энергично бросило бы в разворот в обратную сторону, и тут уж аварии (на середине собственного аэродрома!) было бы не избежать.

Мне ничего не оставалось, как только пойти по пути бессовестной эксплуатации ведущего инженера, на этот раз не как представителя «мозгового треста», а как обладателя грубой физической силы.

— Жми, Додик, на левую педаль, как только можешь! — попросил я.

И он нажал.

Это я почувствовал сразу по мгновенно уменьшившейся нагрузке на мою дрожащую от напряжения левую ногу. Посадка получилась удачная.

Знающий и с хорошо развитым здравым смыслом инженер, энергичный организатор, человек чрезвычайно высокой работоспособности — причём работоспособности какой-то лёгкой, весёлой, абсолютно не «жертвенной», — Кантор был (и остался по сей день) желанным участником любой самой сложной работы.

Не менее желанен он и в любой компании на отдыхе: живой, очень подвижный (несмотря на заметную уже в те годы полноту), признанный «лауреат» по танцам всех видов. Впрочем, вскоре Кантор стал настоящим — без кавычек — лауреатом за заслуги, как легко догадаться, отнюдь не хореографического плана.

В довершение всего Давид смолоду был сугубым, я бы сказал, каким-то заразительным оптимистом. В последующие годы это свойство, к сожалению, очень ему понадобилось.

Вторым лётчиком на «двадцатку» был назначен один из первых наших реактивщиков, Яков Ильич Берников. До того как сесть на «Ту-четвёртый», он успел поработать испытателем уже около трех лет, но на тяжёлых многомоторных самолётах пока не летал. В этом смысле испытание «двадцатки» было для него чем-то вроде дебюта в новом амплуа. Впоследствии Берников — с лёгкой руки нашей «двадцатки» — стал одним из виднейших испытателей самолётов всех классов, в том числе и тяжёлых, таких, как, например, широко известный турбовинтовой четырехдвигательный пассажирский корабль Ан-10.

Часто приходится слышать, как про лётчиков, даже лётчиков-испытателей, говорят: «Это истребитель, а это бомбардировщик».

По моему глубокому убеждению, такая классификация весьма условна и, во всяком случае, очень нестабильна.

Есть, конечно, почти у каждого лётчика свои личные симпатии к маленьким или, наоборот, большим самолётам. Но одно дело — любить, а другое — уметь. Люби что хочешь, но уметь летать на любом летательном аппарате — самолёте, вертолёте, планёре — настоящий испытатель обязан.

Во всей компании «доморощенных» лётчиков ЦАГИ ещё наш первый учитель испытательного искусства Иван Фролович Козлов — спасибо ему и за это — с самого начала упорно прививал универсализм. Помню, как одно время я по его заданию вёл параллельно две работы: одну на миниатюрном, «как на шиле» вёртком, пилотажно-тренировочном одноместном УТ-1, а вторую — на тяжёлом, четырехмоторном бомбардировщике ТБ-3. Бывали дни, когда приходилось летать вперекидку, пересаживаясь с одного из этих самолётов на другой и обратно. В дальнейшем едва ли не любая машина, попадавшая мне в руки, оказывалась где-то в вилке между прочно освоенными УТ-1 и ТБ-3.

Может возникнуть вопрос: а нужна ли подобная универсальность? Не будет ли проще, дешевле, наконец, надёжнее готовить лётчиков под летательные аппараты определённого класса, не затрачивая времени, средств и энергии на освоение всего, что этому классу не присуще?

Нет, в испытательном деле без универсальности не обойтись! Не зря считается она одним из важнейших элементов лётной культуры испытателя.

Во-первых, при испытании и доводке самолётов одного класса многое полезное может быть привнесено в них из опыта работы с машинами иного класса. Так, когда вскоре после войны истребители-перехватчики сделали очередной шаг в своём развитии — залетали в предельно сложных метеорологических условиях, — очень многое в методике использования их оборудования, построении профиля полёта, взаимодействии с наземными радиосредствами было заимствовано из практики полётов на бомбардировщиках и транспортных самолётах. Кто, как не лётчик-испытатель, летающий «на чем угодно», может осуществить такой перенос опыта?

Во-вторых, многие конструкторские бюро и заводы делают летательные аппараты разных классов, тоннажей и назначений. Не держать же специальных лётчиков для каждого из них.

Наконец, случается порой и так, что универсальность отыгрывается самым неожиданным образом в силу специфики самих испытательных полётов.

Герой Советского Союза Валентин Фёдорович Ковалёв испытывал тяжёлый реактивный пассажирский самолёт на весьма коварных режимах — вблизи минимальной скорости. Это были, скажем прямо, довольно рискованные полёты. Поэтому выполнял их на стоместном самолёте экипаж, состоявший всего из двух человек: двух лётчиков-испытателей, работавших и за себя, и за бортинженера, и за штурмана, и за радиста.

— Вот только за стюардессу не пришлось: пассажиров не было, — уточнял Ковалёв.

Действительно, вместо пассажиров огромный салон был загружен металлическими чушками: полётный вес должен был быть полным.

Установив исходную скорость, Ковалёв включал самописцы и, выждав несколько секунд, тянул — иногда плавно, иногда энергично — штурвал на себя, как бы вздыбливая машину.

Поначалу казалось, что самолёт относится к столь бесцеремонному обращению с собой более или менее снисходительно. Он дрожал, качался с крыла на крыло, а затем, конечно, сваливался, но делал все это довольно вяло, так что

лётчики успевали восстановить управляемость, не допуская выхода машины за пределы допустимых для неё положений в пространстве.

Так повторялось раз, два, три, пять… И вдруг при какой-то оказавшейся неблагоприятной комбинации исходных параметров режима — скорости, высоты, темпа отклонения штурвала — огромный лайнер, мелькнув разнесёнными на десятки метров концами крыльев, энергично… перевернулся на спину!

Первое естественное движение лётчиков — вертеть штурвал в обратную сторону — оказалось абсолютно безрезультатным: элеронов корабль не слушался. Ещё мгновение — и машина перейдёт в неуправляемое падение спиной вниз, из которого вообще неизвестно, можно ли вывести её в нормальное положение.

И тут Ковалёв мгновенно сообразил: надо делать переворот через крыло — фигуру, первую половину которой самолёт, в сущности, уже выполнил самостоятельно.

Реализация этого единственно возможного пути к спасению — выполнение пилотажа на непилотажном самолёте — конечно, требовала большого хладнокровия и отличного владения машиной. Надо было каждую секунду предельно точно дозировать отклонения штурвала, чтобы и скорость не разогнать выше максимально допустимой, и не разрушить машину в воздухе чересчур резким выводом из фигуры, и успеть закончить этот вывод до соприкосновения с землёй — словом, дело было непростое!

И вряд ли так здорово справился бы со всем этим Ковалёв, если бы не владел, кроме тяжёлых самолётов, также и истребителями, включая искусство высшего пилотажа. Иными словами — если бы не был универсалом.

Большая часть виднейших наших испытателей — универсалы.

Многие из них, получившие широкую известность как испытатели тяжёлых кораблей, начинали с истребителей. Таковы В.К. Коккинаки, Я.И. Берников, А.П. Якимов.

Реже случается обратное. Но все же случается. Когда в наш институт пришёл военный лётчик-бомбардировщик П.Ф. Муштаев, он сразу заявил о своём желании летать «на всем», в том числе и на истребителях. Начальство отнеслось к этому скептически:

— Что ты, Павел Фомич! Тебе и годков ближе к сорока, чем к тридцати, да и комплекцией бог не обидел, поздновато вроде на истребители…

Так и не дали. И, как показало дальнейшее, не дали напрасно.

Вернувшись в самом начале войны в строй, Муштаев умолчал о том, что на истребителях в жизни не летал, и получил назначение… командиром вновь формируемого истребительного авиационного полка.

Он прошёл всю войну во главе этого полка, уверенно летая на своём «Яке», в чем могли убедиться все его однополчане, а также многие вражеские лётчики — особенно те восемь, которых он сбил лично, не считая уничтоженных им в групповых боях. Вот тебе и «поздно на истребителях».

Похоже сложилась лётная биография и у известного американского лётчика-испытателя Бриджмена, очень интересные записки которого «Один в бескрайнем небе» были изданы у нас в русском переводе.

Бриджмен воевал на тяжёлом бомбардировщике, после войны летал на двухмоторном пассажирском самолёте, а затем, перейдя на испытательную работу, получил широкую известность своими отличными полётами на одноместном экспериментальном ракетном самолёте «Скайрокет», в которых дошёл до невиданных в то время скоростей — без малого в два раза превышающих скорость звука.

Прав был Корзинщиков. Лётчик-испытатель должен уметь летать на всем!

* * *

И вот я снова на том же заводе, на котором около года назад готовился к вылету на Ту-4 № 002.

Все знакомое, но в то же время новое.

Новое прежде всего тем, что у меня здесь теперь есть не только коллеги или знакомые, но и настоящие друзья, с которыми нас связывает сделанная вместе большая работа: многие часы, проведённые в воздухе на борту «двойки», и некоторые особенно запомнившиеся, штучные минуты из этих часов. Такие вещи забываются не скоро.

Теперь я на заводе «свой».

Впрочем, этим не ограничивается новое. Сама по себе «двадцатка» во многом отличается от «двойки»: у неё легче управление, меньше искажают стекла кабины, на ней установлена, наконец, противообледенительная система (нам бы эту систему во время перелёта в Крым). За прошедший год завод явно времени еря не терял!

И вот мы в воздухе на новом корабле Ту-4 № 020.

Большими кругами ходим над заводским аэродромом.

Пробуем машину на разных режимах. Так проходит полчаса.

— Ну что же, вроде все нормально. Будем садиться?

Но стоило кому-то произнести эту фразу, как немедленно, будто в ответ на неё, раздался голос бортинженера:

— Падает давление масла на входе в третий мотор.

С давлением масла шутить нельзя. Так недолго вывести двигатель из строя. Ничего не остаётся, как убрать провинившемуся мотору газ и нажать кнопку флюгирования его винта.

Посадка на Ту-4 с одним неработающим двигателем — дело сравнительно нехитрое. Не она нас беспокоит. Досадно другое: мы собирались назавтра с утра сходить во второй, более продолжительный, контрольный полет, а вечером прилететь домой, в Москву, ибо, как известно, в гостях хорошо, а дома лучше. А теперь разбирайся, что там с этим маслом стряслось!

Зарулив на стоянку, экипаж не разошёлся, как обычно, заполнять документацию, сдавать радиоданные, смотреть расшифровку записей самописцев, а остался в полном составе у корабля, широким полукругом обступив взятый под подозрение мотор. Механики то запускали его, то выключали снова, но, сколько они ни повторяли это, все было напрасно: дефект исчез. Таинственно, загадочно исчез, будто его и не было.

На наш вопрос: «Ну, как дела?» — вылезший, наконец, из кабины бортинженер мрачно ответил:

— Мотор как часы! Давление как штык!

Понимать это следовало в том смысле, что мотор работает исправно и давление масла устойчиво держится в пределах нормы. А мрачный тон, которым бортинженер сообщил нам эти, казалось бы, приятные факты, также объяснялся просто: нет ничего хуже невыявленного, то возникающего, то без всяких видимых причин исчезающего дефекта.

И действительно, в следующем, втором, полёте давление масла в третьем моторе вновь упало.

Снова посадка с одним зафлюгированным винтом, снова бесконечные гонки мотора на земле, замена масляного манометра на новый (вдруг дело в самом приборе), и несмотря на все это, в следующем полёте вся картина повторяется полностью.

Только после четвёртого полёта причину столь ветреного поведения масляного манометра удалось раскрыть: в магистрали между мотором и прибором притаилась воздушная пробка. Вот как иногда ерундовая вещь может стать камнем преткновения в полёте!

Впрочем, в оправдание «двадцатки» нужно сказать, что в дальнейшем она поводов жаловаться на себя больше не давала.

Испытания её прошли быстро и без происшествий.

В середине программы у нас сменился второй лётчик. Берников быстро освоился с пилотажными особенностями нашего корабля, привык работать в составе большого экипажа и по праву занял место командира на другой машине того же типа.

Вместо него вторым пилотом на «двадцатке» стал летать лётчик-испытатель Игорь Владимирович Эйнис — тоже, как большинство из нас, доморощенный, но уже формации военных лет. Впоследствии он вырос в опытного лётчика, особенно много потрудившегося на самолётах всех существующих классов и назначений в области испытаний авиационной электронной аппаратуры. Но во времена, о которых идёт речь, полёты в составе нашего экипажа оказались и для него первой школой испытания тяжёлых кораблей.

* * *

Продолжавшаяся добрых два года эпопея испытаний Ту-4 приближалась к концу. Я занимался чем-то за столом в комнате лётчиков, когда из динамика, связывающего её с диспетчерской, раздалась команда:

— Всех лётчиков, летающих на «Ту-четвёртых», немедленно к начальнику лётной части!

Таковых на месте оказалось всего двое — В.П. Марунов и я. Прибежав к начальнику лётной части Д.С. Зосиму, мы услыхали малоприятную новость: на корабле нашего товарища Рафаила Ивановича Капрэляна не выпускалась левая нога шасси.

Р.И. Капрэлян пришёл к нам уже в послевоенные годы, имея за плечами большую, интересную, временами очень нелёгкую биографию. Окончив в начале тридцатых годов Институт инженеров Гражданского воздушного флота в Ленинграде и школу пилотов, он стал одним из первых в нашей стране инженеров-лётчиков. Я был аэроклубным планеристом и парашютистом, только мечтающим о настоящей Большой авиации, когда прочитал в газетах о перелёте Москва — Ташкент, который Капрэлян выполнил на ХАИ-1 — первом отечественном пассажирском самолёте с убирающимся шасси.

Война застала Рафаила Ивановича в Москве одним из известных кадровых пилотов гражданской авиации.

И воевать он начал не на истребителе, не на бомбардировщике и не на штурмовике, а на сравнительно тихоходном, мирном Ли-2, отличавшемся от своих пассажирских собратьев только тем, что в его кабине отсутствовали кресла,

мягкая обивка стен, буфет и все прочие атрибуты пассажирского летательного аппарата. Их место занимали дополнительные баки с горючим. После этого Ли-2 мог лететь чуть ли не в два раза больше и дальше, чем до своей мобилизации на военную службу.

Наверное, читатели этих записок видели кинофильм «Подвиг разведчика». Известно, что его содержание построено на действительных событиях. Трудно найти слова, чтобы в полной мере оценить мужество, самообладание, профессиональную выучку наших разведчиков.

Но стоит при этом подумать и о тех, кто доставлял разведчиков к месту назначения. Доставлял тёмной ночью, с весьма неточной информацией о ждущей впереди погоде, при бездействующих средствах радионавигации, через линию фронта и многие сотни километров над занятой противником затемнённой территорией.

Одним из первых, если не первым, кому довелось вести эту нелёгкую боевую работу, был Капрэлян.

Помните первую военную новогоднюю ночь? Всего шесть месяцев войны оставалось тогда позади, и трудно было всерьёз поверить в обещание Сталина, что «ещё через несколько месяцев, полгода, годик, наконец, фашистская Германия рухнет под тяжестью своих преступлений». Фактами, во всяком случае, подобные надежды никак не подкреплялись. Наступление фашистов на Москву, правда, было уже отбито, но они оставались ещё очень близко от нашей столицы: и Смоленск, и Гжатск, и даже Вязьма были в их руках. Война пришла в Подмосковье, к окраинам Ленинграда, на Украину, в Крым, в Донбасс. Бесконечно далёким, абстрактным, скорее злым символом, чем конкретным географическим пунктом, представлялось нам тогда «логово врага» — Берлин.

Всем — но не Капрэляну.

Именно туда, в предместья Берлина и Вены, доставил он своих очередных пассажиров в первые же ночи только что наступившего сорок второго года.

Территория «третьего рейха», да и вся оккупированная Европа быстро превратилась для Капрэляна в поле текущей боевой работы, к которому он соответственно и стал относиться с хозяйственной деловитостью.

Из рассказов Капрэляна, неизменно по ряду причин очень сдержанных, следовало, что летать ночью в глубоком тылу противника не так уж сложно. Надо только преодолеть линию фронта и сравнительно узкую полосу прифронтовых тылов, где полно зениток и патрулирующих истребителей. А дальше летай себе свободно с зажжёнными бортовыми огнями по всей Европе —

и в жизни никто тебя не собьёт.

И его действительно не сбили.

Он упал сам. Упал, попав на обратном пути после очередного дальнего рейда в обледенение, не предусмотренное метеосводкой и настолько интенсивное, что выйти из него ни вверх, ни вниз не удавалось. Оставалось лететь, стиснув зубы, пока закованная в тяжёлую ледяную броню машина не потеряла окончательно скорость и не сорвалась в беспорядочное падение в чёрную пустоту, за которой лежала твёрдая, враждебная сейчас земля.

Очнулся тяжело раненный лётчик в плену.

В плену Капрэляном интересовались. С ним разговаривало — с применением полной гаммы средств убеждения — немало колоритных личностей, вроде свободно владеющего русским языком подполковника разведки, в котором Капрэлян с удивлением узнал «старого знакомого» — продавца газированной воды в одном из крупнейших советских аэропортов.

Использовав первую же представившуюся возможность, Капрэлян бежал. Но бежал неудачно: его поймали и, не вступая ни в какие объяснения, заперли в камеру смертников. Каждую среду и пятницу ровно в одиннадцать часов — дело велось аккуратно! — из этой камеры брали несколько человек и тут же, на расстоянии буквально нескольких шагов, расстреливали. Через невысокий забор было отлично видно, как это происходило.

Двадцать два дня и двадцать две ночи спустя Капрэляну сказали:

— Три недели ты ждал смерти. Это наказание за побег. Если попытаешься бежать ещё раз — расстреляем сразу же. Понял?

Капрэлян понял. И при первой же возможности бежал снова.

Эта первая возможность представилась, когда из лагеря отправили на запад эшелон пленных-штрафников. На груди и спине каждого из них жёлтой краской была написана большая, бросающаяся в глаза буква "S" (от слова streng — строгий). Когда людей загоняли в теплушки, Капрэлян обратил внимание, что на каждом вагоне мелом написан пункт назначения эшелона — Аушвиц (Освенцим). Он тогда не знал, что это значит. Печи освенцимского лагерного крематория ещё не получили в то время своей мрачной всемирной известности.

Но все равно, знай даже Капрэлян, что ожидает его и его товарищей, он не мог бы действовать энергичнее. Выбранный командиром группы, он улучил подходящий момент, выломал ночью доску в стене вагона рядом с запором, размотал контрившую запор проволоку… и открыл дверь теплушки.

Тридцать три пленника (из них двадцать девять лётчиков) на полном ходу поезда один за другим попрыгали в темноту. Удар о

землю, по которой каждого беглеца по инерции проволокло вперёд, мелькающие у самой головы колёса, напряжённое ожидание — и полная тишина.

Впрочем, тишина Капрэляну только почудилась в первый момент — по контрасту с грохотом прошедшего поезда. Как только вернулось обычное восприятие звуков, до слуха лётчика сразу донеслись скрежет тормозов, крики, выстрелы — побег обнаружили. Но Рафаил Иванович и его товарищи были в это время уже на полдороге к густому лесу, начинавшемуся в нескольких сотнях метров от железнодорожного полотна.

На Большую землю он вернулся с помощью лётчика Еромасова, специально прилетевшего за ним на партизанскую посадочную площадку в восьмистах километрах от линии фронта. Но на этом история не закончилась. Неожиданно начался, так сказать, второй её тур. Долго и трудно рассказывать, сколько горького и незаслуженно обидного пришлось выслушать Капрэляну, сколько глухих, бессмысленных барьеров преодолеть, сколько сил и нервов потратить, пока он добился права воевать — получил новое боевое назначение. Но в конце концов он получил его. И до последних дней войны успешно командовал авиационным бомбардировочным полком.

Впоследствии заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Рафаил Иванович Капрэлян стал одним из виднейших советских испытателей винтокрылых летательных аппаратов. Едва ли не все новые вертолёты, созданные за многие годы конструкторским бюро, которым руководил М.Л. Миль, были испытаны Капрэляном. Немало заполнено им граф и в таблице мировых вертолётных рекордов. Об этом этапе биографии Рафаила Ивановича можно тоже рассказать немало интересного. Но он — этот этап — относится к временам более поздним.

А в тот день, когда нас с Маруновым срочно вытащили как консультантов к начальнику лётной части, Капрэлян ходил большими кругами над аэродромом и пытался выпустить шасси выпуск, пауза для охлаждения электромоторов, уборка, снова пауза, снова выпуск… Сколько, однако, он ни повторял эти попытки, результат был один: носовая и правая стойки послушно выполняли волю лётчика, а левая упорно оставалась неподвижной в своём закрытом створками гнезде.

На истребителе можно было бы попробовать энергично попилотировать — авось от перегрузок заевшая стойка вытряхнется (такой способ в своё время успешно применил Чкалов, испытывая истребитель И-16). Но на Ту-4 ни о каком пилотаже, конечно, не могло быть и речи.

Оставалось решить одно: как поступать с исправными стойками шасси — передней и правой? Убрать их тоже и садиться на фюзеляж, как это сделал на горящей «тройке» Васильченко, или же выпустить и попробовать пристроить корабль на носовое и правое колёса? В первом случае риск для здоровья и жизни экипажа меньше, но машина будет потеряна наверняка — её довольно хлипкий фюзеляж сдеформируется так, что отремонтировать его, безусловно, не удастся: после вынужденной посадки «тройки» сомнений в этом ни у кого не оставалось. А при удачной посадке на одно основное колесо фюзеляж, возможно (наверное никто сказать не мог: опыта подобных посадок на Ту-4 не было), останется цел, но как обернётся эта попытка для экипажа — неизвестно.

В конце концов весь наш наземный синклит дружно пришёл к единственно возможному в подобных случаях заключению: предоставить дело на усмотрение лётчика. Ему, мол, «сверху видно все» — пусть и решает.

Теперь такой подход, по крайней мере применительно к лётчикам-испытателям, узаконен. С земли можно (и даже нужно) давать на борт исчерпывающую информацию, можно что-то советовать, но окончательное решение во всех нестандартных ситуациях должен принимать лётчик. Ему действительно виднее, И настоящий испытатель никогда не убоится этого.

Не убоялся, конечно, и Капрэлян. Его решение было уже готово!

— Буду садиться на правое и носовое… Только сначала ещё похожу, выжгу горючее.

Это правильно: меньше горючего — меньше вес корабля, меньше и его посадочная скорость. Да и опасность пожара в случае неудачного исхода столь рискованной посадки меньше.

Проходит полчаса, час. Это тоже нагрузка на психику экипажа да и — говоря откровенно — всех нас! Человек устроен так, что, решившись на что-то небезопасное, склонен осуществлять задуманное, по возможности не откладывая. А здесь Капрэлян сознательно откладывал выяснение весьма небезынтересного для него вопроса — удастся или не удастся? — ради того, чтобы повысить шансы на «удастся».

Старт убран. Шахматно-клетчатая будка руководителя полётов, дежурная полуторка и санитарная машина — все отогнаны на полкилометра в сторону от посадочной полосы. При приземлении корабль почти наверное развернёт, и, если стартовое хозяйство будет на своём обычном месте, может быть наломано немало дров! У начала полосы, там, где ожидается первое касание машины, стоит маленькая группа людей: Зосим,

Марунов и я. Тут же дежурный руководитель полётов с выносным микрофоном стартовой радиостанции в руках.

Вот Капрэлян издалека, строго по прямой, заходит на посадку. Его полого снижающаяся машина выглядит с носа как-то странно: невыпущенная левая нога нарушает привычную симметрию очертаний самолёта.

Я чувствую, как что-то под курткой мешает мне — создаёт какое-то непривычное неудобство, — и неожиданно обнаруживаю, что это колотится моё собственное, недостаточно дисциплинированное сердце. Мне почти не приходилось до этого смотреть со стороны, как лётчик выкручивается из сложного положения. Оказывается, это довольно страшно. Во всяком случае, хуже, чем выкручиваться самому.

Перед самой землёй Капрэлян чётким, точно дозированным движением накреняет машину в сторону исправной правой тележки шасси и мягко касается ею грунта. Сразу после касания он опускает носовое колесо, и самолёт прокатывается мимо нас будто на огромном, странном, каком-то косом велосипеде. По положению элеронов видно, что лётчик изо всех сил борется с креном влево, где корабль не поддерживает ничего, кроме угасающей с каждой секундой подъёмной силы крыла. Поначалу это вроде удаётся, но затем левое крыло начинает неотвратимо опускаться вниз. Как ножом отрезает шум моторов — они выключены, и выключены вовремя: первый — крайний левый — винт уже задевает землю и, сминая лепестки лопастей, погнутый и искорёженный, замирает в неподвижности.

Машина чертит концом левого крыла по траве, описывает плавную дугу и, развернувшись без малого на девяносто градусов, останавливается. Медленно оседает пыль. Со всех сторон к лежащему на боку самолёту бежит множество людей. Оказывается, они были все-таки гораздо ближе к полосе, чем было строго-настрого приказано, и, конечно, упрекать их за это не приходится: а вдруг пришлось бы вытаскивать экипаж из загоревшегося корабля? Но сейчас, ко всеобщему удовольствию, тащить лётчика из кабины приходится для иной, гораздо более приятной цели — Капрэляна качают.

И качают за дело. Все было выполнено не только ловко, но и очень расчётливо. И штурман, оказывается был своевременно переправлен из носа самолёта, со своего опасного при подобной посадке места назад, в центральную кабину. И горючее из левых крыльевых баков перекачано в правые, благодаря чему центр тяжести самолёта немного сместился в сторону исправной стойки шасси. В общем все было сделано по-испытательски — как надо!

В результате повреждения самолёт получил минимальные:

пришлось заменить один винт да концевую часть левого крыла, — и машина могла летать снова.

* * *

Эта незаурядная посадка случилась уже «под занавес».

Испытания «Ту-четвёртых» заканчивались. Один за другим огромные корабли покидали наш аэродром, делали круг над ним и, покачав приветственно крыльями, уходили на своё постоянное место службы.

Длинная стоянка, выделенная для них, пустела.

За плечами остался ещё один немалый кусок наших лётных биографий.

Спасибо «Ту-четвёртым»! Они многому научили нас.

О СМЕЛОСТИ, РИСКЕ, ХОДЕ ВРЕМЕНИ И МНОГОМ ДРУГОМ

Задание на боевой вылет было получено. Мы со штурманом Василием Лебедевым вышли из землянки командира полка и по протоптанной в лесу тропинке направились в свою эскадрилью.

Не знаю, была ли на всем фронте — от Баренцева до Чёрного моря — ещё хотя бы одна авиационная часть, которая базировалась в лесу. Не на опушке, и не на лесной поляне, а в самой что ни на есть чаще дремучего хвойного леса.

Чтобы добраться после приземления до своей стоянки, нам приходилось добрых полкилометра осторожно рулить по выложенной брёвнами извилистой лесной дороге. Сомкнувшиеся над ней раскидистые ветви сосен делали её совершенно невидимой сверху. Поэтому-то наш полк и не нёс потерь на земле от налётов авиации противника. Ей предоставлялась полная возможность вволю — сколько душе угодно — бомбить и штурмовать всякую жестяно-фанерную бутафорию, соблазнительно расставленную по краю лётного поля вдоль опушки леса. А мы в это время спокойно занимались своими делами, вплоть до подготовки немедленного — в хвост только что резвившимся над нашим аэродромом фашистским самолётам — ответного визита к ним.

Но сейчас мы получили другое задание. Командир полка майор Г.А. Чучев приказал нашей эскадрилье бомбить эшелоны с боеприпасами и боевой техникой противника на одной из станций железной дороги Ржев — Великие Луки.

Он напомнил (хотя мог бы этого и не делать: подобные вещи сами по себе неплохо запоминаются), что станция сильно прикрыта зенитной артиллерией и что над ней весьма вероятно патрулирование истребителей противника. Так что ухо нам следует держать востро.

В своей пушистой меховой шапке и кожаном пальто с прикрытыми воротником петлицами Чучев был похож скорее не на командира боевого полка пикирующих бомбардировщиков, а на директора завода или заведующего учреждением, дающего своим сотрудникам распоряжения сугубо хозяйственного характера. Впрочем, это сходство проистекало, наверное, от его манеры разговаривать с подчинёнными, даже при отдаче боевого приказа, спокойным, подчёркнуто деловым тоном, с неизменным детальным разбором всех подробностей, способных усложнить выполнение задания, либо, наоборот, способствовать ему.

И на сей раз, только обговорив все детали, Чучев отодвинул разрисованную разноцветными карандашами штабную карту и тем же ровным, спокойным голосом закончил свою речь приказом:

— Бомбардировать!

Когда я, прибыв на фронт, впервые услышал из его уст это слово — бомбардировать, — оно, помнится, показалось мне каким-то архаически-вычурным. Возникали ассоциации со старинными, украшенными фигурным литьём пушками, с круглыми ядрами, с дымящимися фитилями, даже с воинским званием Петра Первого — «господин бомбардир». Но никакого другого, более подходящего слова я и сам придумать не смог: «бомбить» — звучало удобно, но несколько жаргонно и для завершения официального боевого приказа не годилось; «произвести бомбометание» — не по-военному многословно; «атаковать» — не отражало специфики нашего рода оружия… Действительно, лучше, чем «бомбардировать», пожалуй, не скажешь.

Ну что ж, бомбардировать так бомбардировать…

Мы с Лебедевым откозыряли командиру полка, повернулись и вышли из землянки на свет божий.

В лесу полным ходом шла подготовка к вылету: техники гоняли моторы, оружейники подвешивали бомбы и заряжали пулемёты, ползали, выворачиваясь среди деревьев, автозаправщики. От звенящего рёва моторов и тревожного треска пробных пулемётных очередей с ветвей осыпался снег. Воздушные струи от вращающихся винтов подхватывали его и превращали в какую-то удивительную, закрученную штопором, неизвестно откуда и куда — с неба к земле или от земли к небу — несущуюся метель.

Дома, в землянке нашей эскадрильи, нас ждали.

Лётчики, штурманы, стрелки-радисты внимательно, без особых комментариев выслушали задание. Вопросов ни у кого не возникло. Через каких-нибудь пять минут можно было бы уже подавать команду «По машинам!», но делать это не имело смысла, так как до назначенного времени вылета оставалось добрых полчаса.

То ли задание мало отличалось от десятков других, выполненных эскадрильей за последние месяцы, то ли я был по своей командирской неопытности чересчур лаконичен, но так или иначе между получением боевого приказа и началом активной деятельности по его выполнению образовался разрыв — десятки минут ничем не заполненного времени.

Впоследствии я усвоил, что такой разрыв крайне

нежелателен. Но на сей раз мне не оставалось ничего другого, как продолжать сидеть в землянке, натужно поддерживать разговор, конвульсивно перескакивающий с одной посторонней темы на другую, и поглядывать по нескольку раз в минуту на часы.

Впрочем, кроме всего этого, было ещё одно доступное мне дело — я мог наблюдать за окружающими. Занимаясь этим, я легко обнаружил бросавшееся в глаза обстоятельство: никто из участников предстоящего вылета не остался точно таким, каким был до объявления боевого приказа!

У одних изменения в выражении лица, в манере разговора, во всем внешнем облике были заметнее, у других — более скрыты, но в той или иной степени они коснулись всех присутствующих (не исключая, наверное, и меня самого).

Люди, на которых я смотрел, были, безусловно, смелы. Об этом свидетельствовала их ежедневная, текущая, будничная боевая работа: бомбардировки, разведки, трудные бои с вражескими истребителями, с зенитками, даже с суровой, изменчивой погодой первой военной зимы. Да и предстоящее сегодня задание они, без сомнения, выполнят безупречно. Конечно же, эти люди, во всяком случае большинство из них, не трусливого десятка!

Впрочем, что в сущности, значит «смелый»? И каково место этого симпатичного человеческого свойства в нашей лётной профессии?..

В ранней молодости, когда я восторженным оком взирал на настоящую авиацию из её авиамодельного преддверия, смысл выражения «хороший лётчик» не вызывал у меня ни малейших сомнений. Послушно следуя за журналистами и писателями, я мысленно наделял хороших лётчиков такими эпитетами, как «храбрый», «отважный», «бесстрашный».

И только оказавшись в отделе лётных испытаний ЦАГИ, я не без удивления обнаружил, что среди самих лётчиков-испытателей в ходу совсем другие оценки: «грамотный», «дотошный», иногда неожиданное — «хитрый» и, как высший комплимент, — «надёжный».

Никто не говорил здесь: «он летает изумительно», или — «поразительно», или — «блестяще». Вершиной положительной оценки было замечание: «он летает грамотно» или «профессионально».

И конечно, не в одной терминологии тут было дело.

В начале этих записок я уже говорил о том, как под влиянием старших товарищей — коллектива лётчиков-испытателей ЦАГИ — постепенно во мне формировался новый, строго деловой взгляд на такие категории, как риск, смелость, отвага. Обыкновенное и

исключительное в облике лётной профессии незаметно (хотя, говоря откровенно, не без некоторого внутреннего сопротивления) менялось в моем сознании местами.

В течение многих последующих лет мои товарищи по оружию, выполняя свой долг (сами они охотнее говорили-"неся службу"), являли десятки и сотни примеров такого мужества, что пропустить его, не заметив, было невозможно. И разумеется, каждый такой случай воспринимался всеми нами с большим уважением. Но все же ценили мы достойное поведение лётчика в сложной обстановке прежде всего с позиций чисто деловых, рассматривая его как один из рациональных, выгодных, а потому обязательных элементов лётного мастерства. К вопросу: а что же, в сущности, такое смелость как психологическая и моральная категория, не то чтобы не было интереса, а попросту руки не доходили.

* * *

Письмо группы моряков Балтийского флота, пересланное мне вскоре после войны редакцией флотской газеты, застало меня, откровенно говоря, врасплох.

Вот что писали старший матрос А. Абдукадыров и его товарищи:

"У нас завязался спор о героизме, о подвиге. Одни считают, что герой — это тот, который ничего не боится. Он может ночью, не задумываясь, броситься в штормовое море, закурить на пороховой бочке, один вступить в драку против нескольких, смело поспорит с командиром, если чувствует себя правым. Такой и врага не побоится. Вот Павка Корчагин — ведь был, что называется, сорвиголова… А Чкалов? Он же с гауптвахты не выходил. А какой герой был!

Другие говорят, что на подвиг способен только тот, кто в повседневной жизни ни на шаг не отступает от устава, всегда безупречно повинуется приказаниям. А может быть, такой человек просто боится наказания? Тогда в минуту опасности он тем более струсит!

Есть ещё среди нас и такое мнение, будто для подвига нужны определённые условия. На фронте, в бою — там все зависит от тебя. А что у нас?.. У нас чуть ли не подвигом считается, если матрос в штормовую погоду две смены подряд отстоит на вахте. Но разве это героизм? И что такое героизм вообще?.."

Поначалу, каюсь, я не собирался отвечать на это письмо.

Не собирался прежде всего потому, что никак не мог считать

себя этаким «специалистом по подвигам», который знал бы в этой области нечто неизвестное прочим смертным и мог с многозначительным видом оракула поведать это «нечто» жадно внимающему человечеству.

Мне ежедневно приходилось встречаться с людьми, гораздо более достойными, нежели я, выступать в роли учителей и наставников в этом вопросе. Им, как говорится, и карты бы в руки. Да и вообще вряд ли существуют в природе некие универсальные рецепты подвига, храбрости, отваги, которые можно было бы, как бирки, нацепить на эти явления.

Но тем не менее письмо моряков при всей утрированной полярности обрисованных в нем «типов героизма» заставило меня задуматься и натолкнуло на попытки сформулировать хотя бы для себя — что же в конце концов такое смелость?

Многое из утверждений моряков, авторов приведённого письма, вызывало возражения.

Прежде всего насчёт «ничего не боится».

Инстинкт самосохранения — естественное свойство человека. Людей, которые относились бы к грозящим им опасностям совершенно равнодушно, — нет.

Вся разница между так называемыми «храбрыми» и так называемыми «трусливыми» людьми заключается в умении или, наоборот, неумении действовать, несмотря на опасность, разумно и в соответствии и велением своего долга — воинского, служебного, гражданского, а иногда и неписаного — морального.

Со временем подобный образ действий входит в привычку. И тогда «храбрый» человек приобретает прочный, почти автоматический навык загонять сознание опасности куда-то в далёкие глубины своей психики так, чтобы естественная тревога за собственное благополучие не мешала ему рассуждать и действовать быстро, ловко, чётко — не хуже, а лучше, чем в обычной, спокойной обстановке.

Если же говорить о природной, смолоду естественно присущей данному человеку смелости или робости, то и их нельзя рассматривать как полное отсутствие реакции нервной системы на опасность в первом случав и наличие такой реакции — во втором. Нервы нормального, психически здорового человека никогда не остаются безразличными к опасности. Речь может идти только о двух разных видах этой неизменно возникающей реакции.

И тут-то у меня в памяти всплыла фронтовая землянка, в которой два десятка людей ждали вылета навстречу вражеским истребителям, многослойному зенитному огню, навстречу возможной смерти.

Повторяю, никто из этих людей не остался точно таким, каким был до объявления боевого приказа. Но по характеру видимых изменений можно было разделить всех присутствовавших в землянке на две чётко отличающиеся друг от друга группы.

У одних голоса стали громче. Их лица порозовели. Им не сиделось на месте. Они то вскакивали, то вновь садились, то принимались без явной к тому необходимости перекладывать снаряжение в своих планшетах. Их нервная система пришла в возбуждение, активизировалась. Конечно, это было волнение, вызванное сознанием предстоящей опасности. Но — волнение смелых людей. То самое волнение, благодаря которому они в бою — это было неоднократно проверено — действовали энергично, активно, решительно, вовремя замечали все изменения в скоротечной обстановке воздушных сражений и принимали в соответствии с этим разумные, грамотные решения. В результате такие люди считались (да и были в действительности) храбрецами, и успех в бою почти всегда сопутствовал им.

Но были среди присутствовавших и другие. Они замерли. Побледнели. Углубились в себя. Им не хотелось не только разговаривать, но даже вслушиваться в разговоры окружающих: чтобы привлечь их внимание, приходилось иногда по нескольку раз окликать их по имени. Нервная система этой категории людей тоже реагировала на предстоящую опасность, но реагировала по-своему: торможением, снижением активности. Конечно, добиваться успеха в бою и тем более прослыть смельчаком в подобном состоянии было трудно.

Письмо матроса Абдукадырова и его товарищей проявило в моей памяти этот, казалось бы, прочно забытый эпизод первой военной зимы, наверное, потому, что очень уж благоприятны были в тот раз условия для психологических наблюдений. Прямо как в лаборатории: тут и достаточно большая группа людей, поставленных силой обстоятельств в совершенно одинаковые условия, и повышенно нервозная обстановка, вызванная заведомой рискованностью задания (вылет получился действительно нелёгкий), а также тем, что не очень опытный ведущий не сумел рассчитать время проработки задания так, чтобы закончить её командой: «По машинам!»

* * *

Знакомясь с лётчиком, у нас любят задавать традиционный, столь же старый, как сама авиация, вопрос:

— А летать страшно?

Если подойти к этому вопросу всерьёз (чего в большинстве подобных случаев делать, конечно, не следует), то ответить на него односложным «да» или «нет» невозможно.

В каждом полёте, даже не боевом или испытательном (трудно сказать, который из них острее), лётчик вынужден требовать от своей нервной системы больше, чем едва ли не в любом ином виде трудовой человеческой деятельности.

Но вопреки распространённому мнению природа этой неизбежной нервно-психической нагрузки состоит прежде всего не в преодолении «страха», а связана чаще всего с вещами гораздо более невинными: вынужденно неизменной позой, шумом, вибрациями, а главное, длительно действующим безотрывным напряжением внимания. Пока лётчик управляет летательным аппаратом, он не может позволить себе даже мысленно отвлечься от своего дела. Не может встать, потянуться, пройтись по комнате, чтобы стряхнуть усталость. Должен быть всегда готов без промедления и правильно реагировать на возможные осложнения обстановки. Вынужден действовать без пауз и остановок, в том именно темпе, который задан внешними обстоятельствами — сменой этапов полёта. В этом — главное! А не во всепоглощающем разгуле инстинкта самосохранения.

Почему-то в авиационной литературе наблюдается явный перебор всяческих страхов. Даже в упоминавшейся книге «Один в бескрайнем небе», написанной Уильямом Бриджменом в соавторстве с писательницей Жакелиной Азар, этой моде отдана обильная дань.

Слово «страх» повторяется там кстати и некстати едва ли не на каждой странице. «Охвативший меня страх» (это при перебоях — даже не при полном отказе — в работе двигателя), «предстоящая встреча с самолётом внушала мне страх», «оставить все это, чтобы пойти навстречу страху», «хорошо знакомое чувство страха и опустошённости перед каждым полётом» и так далее, вплоть до сообщения, что полётное задание казалось лётчику судебным приговором, а новый самолёт вызывал у него ассоциации не более и не менее, как… с операционным столом и даже электрическим стулом!

Все это противоречит прежде всего облику самого Бриджмена, его отличным скоростным и высотным полётам на ракетном самолёте «Скайрокет», в которых были достигнуты рекордные для начала пятидесятых годов значения высоты (24 километра) и скорости (1, 88 скорости звука). Под гнётом непроходящего страха таких полётов не выполнить.

Кстати, в опубликованных в американской прессе статьях

самого Бриджмена — без соавторства с Азар — никаких подобных страхов нет. Боюсь, что и в книге они появились в результате отступления жизненной правды перед соображениями «читабельности» (такое порой случается, причём, как мы знаем, не в одной лишь Америке).

В действительности эмоции лётчика перед полётом и в полёте представляют собой, как мне кажется, сложный, многокомпонентный сплав: тут и вкус к своей работе, и техническая и общечеловеческая любознательность, чувство долга, самолюбие, даже азарт, по своему характеру близкий к спортивному, и, наверное, многое другое.

Присутствует здесь, конечно, и знакомая нам реакция нервной системы на опасность — страх, по терминологии Бриджмена и Жакелины Азар.

Но его место в этом сложном букете чувств далеко не первое.

Иначе ни один лётчик просто не стал бы летать. И тем более — видеть в этом наивысшее наслаждение своей жизни!

Очень точно сказал по этому поводу заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Григорий Александрович Седов: «Если человек, отправляясь в полет, считает, что идёт на подвиг, значит он к полёту… не готов!»

Это изречение по достоинству стало классическим.

И, как всякую классику, его уже нередко перевирают и даже приписывают авторство другим лицам. Поэтому я и пользуюсь случаем, чтобы воспроизвести эти очень точные, умные и правильные слова, а также напомнить, кто их подлинный автор.

Много лет спустя близкий по смыслу и столь же точный ответ дал космонавт Александр Иванченков, когда его спросили, страшно ли выходить в открытый космос:

— Это не страх, а чувство разумной бдительности.

Но где же пролегает грань между разумным, обоснованным риском и бессмысленным, опасным озорством — тем, что в авиации издавна получило образное наименование: «воздушное хулиганство»?

Вообще говоря, такая грань существует — это нужность, общественная целесообразность поступка, претендующего на то, чтобы именоваться героическим.

Бездумно пренебрегать опасностью нерационально. Более того, это аморально. Аморально потому, что не имеет права человек бессмысленно, «за просто так» рисковать драгоценным даром природы — собственной жизнью.

Казалось бы, все ясно. Пробный камень найден — остаётся последовательно им пользоваться.

К сожалению (а может быть, и к счастью), живая жизнь

сложнее, чем любая самая стройная схема. Железный критерий целесообразности иногда оказывается очень хитро замаскированным.

Взять хотя бы пресловутое воздушное хулиганство — без преувеличения, одно из самых страшных зол в авиации. Не раз этот ярлык без излишних размышлений навешивался на попытки лётчика добраться до всех глубин возможностей своей машины, практически убедиться, что она может, а чего не может, и научиться в совершенстве использовать это «что может».

Более того: бывает порой, что лётчик выполняет заведомо технически доступные его самолёту, но тем не менее весьма рискованные манёвры для того, чтобы приучить самого себя не терять твёрдости руки и верности глаза в тех именно ситуациях, в которых они особенно необходимы.

Моряки — авторы полученного мной письма — упоминали о Чкалове. Действительно, его лётная биография, можно сказать, полна подтверждений только что сказанного. Всем известно, например, как однажды Чкалов пролетел под одним из раскидистых ленинградских мостов через Неву. Менее известно, что едва ли не каждый лётчик последующих поколений на определённом этапе своей лётной жизни, когда собственное искусство пилотирования представляется безукоризненным, а самолёт — беспредельно послушным (это счастливое, хотя и весьма небезопасное, состояние наступает обычно на втором-третьем году лётной службы и длится, слава богу, сравнительно недолго), находил «свой» мост, пролетал под ним один или несколько раз и таким, сугубо прямолинейным, но убедительным способом обретал в собственных глазах право ощущать себя достойным наследником Чкалова.

Для чего они это делали? Для чего пролетал под мостом сам Чкалов?

Проще всего было бы сказать — воздушное хулиганство, тем более что элементы этого явления в поведении как самого молодого Чкалова, так и его менее известных последователей, конечно, были. Но, безусловно, не они одни.

Если подойти к тому же полёту под мостом, так сказать, с линейкой в руках, нетрудно установить, что технически он вполне выполним. Расстояние между опорами моста превышает размах самолёта, на котором летал Чкалов, не меньше чем раза в три. В просвет между поверхностью воды и нижней точкой центрального пролёта самолёт также проходит с изрядным запасом.

Конечно, сам Чкалов вряд ли вымерял эти запасы с точностью до метра. Но не следует и думать, будто пролёт под мостом был

выполнен им в порядке, так сказать, мгновенно возникшего экспромта — с одной лишь так называемой «озорной изюминкой», без какой-либо предварительной прикидки. Прикидка — и вполне надёжная — была: друзья Чкалова, служившие в то время вместе с ним, свидетельствуют, что он многократно присматривался к пролёту моста — и с берега, и сверху, свесившись через перила. И пришёл к твёрдому выводу: да, проходит…

Казалось бы, после этого остаётся спокойно прицелиться издалека и лететь себе на высоте двух-трех метров над водой, пока мост не прогромыхает звучным барабанным эхом над головой лётчика и не останется позади. Выполнить такой бреющий полет над водой вполне по силам любому пилоту средней квалификации.

Единственное дополнительное обстоятельство, которое несколько осложняет дело, — это… наличие самого моста. Осложняет по той же труднообъяснимой причине, из-за которой пройти по доске, лежащей на земле, значительно проще, чем если бы она находилась на уровне шестого этажа.

Этот-то чисто психологический фактор и хотел опробовать — собственными руками пощупать — Чкалов. Мост для него был контрольным инструментом, которым он измерял свою способность не ошибиться в том самом случае, в котором ошибаться нельзя. К таким случаям надо готовиться загодя!

Можно, конечно, спорить о достоинствах и недостатках избранной Чкаловым и его последователями методики подготовки. Вряд ли она заслуживает безоговорочного одобрения.

Но приклеить к ней один лишь только ярлык воздушного хулиганства тоже нельзя…

А вот ещё пример смелого, более того — героического поступка, целесообразность которого с первого взгляда далеко не очевидна.

В ту самую первую военную зиму сорок первого — сорок второго года, которую я уже вспоминал в начале этой главы, лётчик-испытатель Виктор Николаевич Юганов был командиром звена истребительного авиационного полка на Калининском фронте.

Это была уже вторая война, в которой ему довелось участвовать: он пришёл в наш коллектив худеньким двадцатилетним лейтенантом с орденом боевого Красного Знамени за Халхин-Гол на груди.

Испытательский талант этого незаурядного лётчика выявился в полной мере уже в послевоенные годы. Достаточно сказать, что именно он первым поднял в воздух такой, без преувеличения,

этапный в истории нашей авиации самолёт, как реактивный истребитель со стреловидным крылом МиГ-15.

В день, о котором идёт речь, Юганов получил задание во главе своего звена сопровождать бомбардировщиков.

К моменту, когда группа Пе-2, базировавшихся глубже в тылу, подошла к передовому истребительному аэродрому, Юганов и оба его ведомых (звено истребителей в то время состояло ещё не из четырех, а из трех самолётов) сидели в кабинах своих машин и были готовы к запуску моторов для взлёта.

Увидев бомбардировщиков над головой, Виктор махнул рукой ведомым — «запускай!» — открыл воздушный кран, включил зажигание и нажал кнопку пускового вибратора. Чихая выхлопами сжатого воздуха, мотор лениво перебрал несколько раз лопастями винта, потом дал вспышку, другую и заработал, выплюнув из патрубков облако дыма от масла, накопившегося за время стоянки в камерах сгорания.

Взгляд налево — винт у левого ведомого уже крутится.

Взгляд направо — тут дело хуже: правый ведомый безуспешно пытается запустить мотор. Вторая попытка, третья — снова безрезультатно. По-видимому, даёт себя знать более чем тридцатиградусный мороз, успевший за короткое время настолько охладить мотор, что он требует повторного прогрева специальной печкой. Скандал! Полный скандал!

А шестёрка пикировщиков, распластавшись в круч том вираже, делает уже третий круг над аэродромом. У них тоже время расписано по минутам. Как бы ни сложились обстоятельства — с сопровождением или без него, но бомбовый удар по цели они обязаны нанести не когда-нибудь, а точно в заданный момент.

Ждать больше нельзя. И Юганов, кратко бросив своему единственному готовому к взлёту ведомому: «Сокол-девятый! За мной!», выруливает на узкую, расчищенную от снега полосу полевого аэродрома, разворачивается в её конце и начинает разбег.

Ещё несколько секунд — и истребитель в воздухе. Левая рука лётчика привычным движением надавливает на чёрный шарик головки рычага шасси и поднимает его вверх. Лёгкое, едва слышное сквозь шум мотора шипение, двойной хлопок закрывающихся створок по днищу фюзеляжа, и машина ещё энергичнее рванулась вперёд и вверх: шасси убралось.

И в тот же момент боковым зрением Юганов замечает: за левым плечом у него пусто — ведомого нет. Быстрый поворот головы, и сразу становится виден ведомый, у которого одна нога шасси убралась, а вторая как ни в чем не бывало несуразно

торчит наружу. Из-за этого-то машина уже отстала на добрых пятнадцать—двадцать метров от ведущего и продолжает отставать дальше.

— Не убирается правая нога, — докладывает Юганову ведомый.

— Спокойно! Попробуй ещё раз: выпусти шасси и убери снова.

Но ни вторая, ни третья, ни четвёртая попытка успеха не приносит. Как всегда в подобных случаях, исправная нога послушно выпускается и убирается, а забастовавшая упорно торчит в прежнем положении. В таком виде — с неубранной ногой — истребитель в воздушном бою будет для своих товарищей не подкреплением, а только обузой.

Раздумывать больше нет времени. И Юганов, мысленно (а может быть, и не только мысленно) крепко выругавшись, командует ведомому идти на посадку, а сам энергичной горкой пристраивается к бомбардировщикам, уже взявшим курс на линию фронта, к цели.

Это не укладывалось ни в какие нормы тактики воздушных сил, но лётчик Юганов в одиночку полетел сопровождать бомбардировщиков в тыл противника!

Безрассудство? Жест отчаяния?

Так действительно могло показаться с первого взгляда: ну какую там помощь сопровождаемым сможет оказать одиночный истребитель, когда на него навалится по меньшей мере шестёрка или восьмёрка «мессершмиттов» (в меньшем составе они тогда не летали)?

Потом, на земле, Юганов убедительно ответил на этот вопрос.

Его ответ был прост и логичен: шансов на выигрыш боя с группой истребителей противника у него практически не было — это он понимал отлично. Но расстроить боевой порядок врага, отвлечь его от бомбардировщиков, по крайней мере пока они сбросят бомбы, а возможно, даже сбить одного-двух истребителей противника он рассчитывал твёрдо.

— Да и вообще, — добавил Виктор, — есть расчёт пожертвовать одним одномоторным самолётом-истребителем, в котором сидит один человек, ради прикрытия, хотя бы телом собственной машины, двухмоторного трехместного бомбардировщика. Даже такая игра стоит свеч. А я надеялся успеть ещё кое-что до того, как меня собьют…

Этот разговор с Югановым — к счастью, он все-таки состоялся — произошёл уже на земле. А в воздухе ведущий группы пикировщиков, поняв самоотверженный замысел

истребителя, дал команду своим ведомым следить за одиноким «ястребком», в бою прикрывать его огнём бортовых пулемётов, а в случае, если он будет повреждён, но сможет хоть кое-как держаться в воздухе, — разомкнуться, впустить в середину своего строя и так проэскортировать до дома.

На этот раз дело обошлось без боя. Скрытности действий всей группы сильно помогла благоприятная (в данном случае это означает — очень плохая) погода в районе цели. Встреча с вражескими истребителями не состоялась.

Но трудно переоценить моральный подъем экипажей бомбардировщиков, видевших в течение всего полёта «истребительное прикрытие» в лице носящегося над ними маленького одинокого самолётика! Это было, можно сказать, практическое занятие на тему «Что такое героизм»!..

* * *

Нервное возбуждение, возникающее у нормального здорового человека в минуту опасности, не только вооружает его для того, чтобы выйти из самой острой ситуации победителем. Оно, кроме всего прочего, ещё и облегчает ему связанную с этим психологическую нагрузку, ибо сильно занятому, активно действующему человеку не до переживаний.

Но до чего же противно, когда вызванный сознанием опасности приток энергии в силу тех или иных обстоятельств не находит себе выхода!..

Это было снова на пикирующем бомбардировщике Пе-2, почти не отличавшемся от того, на котором мне довелось провоевать первую военную зиму.

Казалось бы, чего ещё испытывать уже давно и многократно испытанную да ещё прошедшую жестокую боевую проверку машину?

Но мы её и не испытывали.

Мы — ведущий инженер В.В. Уткин и я — испытывали воздушные винты.

Новые, опытные флюгерные винты на старом серийном самолёте.

Не следует думать, что работа лётчика-испытателя только и заключается в испытании совершенно новых конструкций. Если бы это было так, то на каждую машину немедленно образовалась бы длинная очередь безработных испытателей.

Кроме испытаний опытных самолётов, существуют испытания их модификаций, испытания двигателей, воздушных винтов,

авиационного оборудования, вооружения, масса разных видов исследовательских полётов, в которых надо не «научить летать» новую машину, а добиться ответа на какой-то принципиальный вопрос, поставленный авиационной наукой… Словом, долго пришлось бы перечислять все виды полётов, объединённых названием — «испытательные»!

Итак, мы с Уткиным испытывали флюгерный воздушный винт. Уже не раз мы останавливали его в воздухе. С одной стороны узкой застеклённой носовой кабины бомбардировщика все оставалось в своём привычном нам виде: отблескивал на солнце целлулоидный диск винта, и ревел работающий на полную мощь мотор. С другой же стороны мотор молчал, не дрожал раскалённый воздух у его выхлопных патрубков, замерли в неподвижности странно вывернутые лопасти винта. А самолёт хоть бы что — не только летел горизонтально, но даже делал развороты в обе стороны и набирал на одном моторе высоту.

Мы опробовали поведение нового винта на разных скоростях и высотах и успели уже проникнуться к нему немалым доверием. Но не зря старшие коллеги столько раз повторяли мне:

— До последнего дня испытаний держи испытуемый объект под подозрением! Надейся на лучшее, но каждую секунду будь готов к худшему…

И это худшее подстерегло нас!

Подстерегло, как всегда в подобных случаях, в самый неблагоприятный момент. Впрочем, это «как всегда», наверное, кажущееся. Просто все неприятные положения, из которых удавалось сравнительно легко выбраться, быстро забываются. А случаи трудные запоминаются надолго. По этой, наверное, причине один из моих друзей сделал даже попытку сформулировать, как он утверждал, «всеобщий закон всех явлений природы» в следующем виде:

— Любое событие тем более вероятно, чем менее оно желательно.

Конечно, никто, включая самого автора приведённой пессимистической формулировки, не взялся бы защищать её всерьёз, но статистика (во всяком случае, осевшая в наших головах) говорила в её пользу.

Нам оставалось проверить многократный ввод винта во флюгерное положение на небольшой высоте. Альтиметр показывал ровно пятьсот метров, когда я установил крейсерскую скорость, убедился, что мы летим точно по оси нашей испытательной зоны, прибрал газ правого двигателя и кивнул сидевшему за моим плечом Уткину головой:

— Давай!

Виктор перекинул тумблер управления флюгирования на «ввод» и нажал секундомер. Винт начал было замедлять вращение, как вдруг вздрогнул и с противным, высокого тона, нарастающим воем стал набирать обороты — пошёл в полную неуправляемую раскрутку. Самолёт угрожающе резко, будто его кто-то схватил за хвост, затормозился и начал неудержимо оседать вниз. Теперь — при раскрутившемся винте — тяги второго мотора для того, чтобы продолжать горизонтальный полет, категорически не хватало.

Быстрый взгляд назад: где аэродром? Вон он — за левым плечом.

Энергично разворачиваю машину, одновременно переводя её на наивыгоднейшую скорость — такую, при которой мы медленнее всего приближаемся (увы, приближаемся!) к земле.

Створки и заслонки выключенного мотора плотно закрыты, а на исправном прикрыты насколько только можно, чтобы не перегреть единственный работающий мотор. И все же, несмотря на все принятые меры, машина неуклонно снижается!

Больше ничего я сделать не могу. Уткину в этом смысле все-таки легче: он продолжает упорные, хотя и безуспешные, попытки загнать этот чёртов винт во флюгерное положение. Результатов, правда, пока не видно, но так или иначе он «при деле».

А мне остаётся одно — ждать. Долгие, полновесные минуты ждать — что же в конце концов окажется под хрупким, прозрачным носом нашей машины, когда окончательно растает уменьшающийся с каждой секундой запас высоты: ровное поле аэродрома или густой частокол деревьев мрачного, густого леса?

Не раз приходилось мне видеть просеки, пробитые упавшим в лес самолётом. Сначала срезанные верхушки, затем деревья, перебитые где-то у середины ствола и стоящие наподобие колодезных журавлей, с поникшей к земле вершиной, и, наконец, сплошной бурелом исковерканного, обгорелого древесного крошева вперемежку с разбросанными остатками самолёта… и всего, что в нем было.

Не берусь утверждать, что воспоминания о подобных вещах, мелькавшие где-то на задворках сознания, действовали вдохновляюще.

Втыкаться в лес категорически не хотелось.

Ещё минутой раньше этот лес размеренно уплывал назад. Теперь его бег убыстрился. Затем стал ещё стремительнее. И вот уж деревья, сливаясь в сплошную буро-зеленую пелену, угрожающе мелькают едва ли не под самым брюхом самолёта. Нет, мы не стали лететь быстрее. Я по-прежнему точно держу одну и ту же постоянную наивыгоднейшую скорость. Дело

обстоит хуже — мы летим совсем уже низко!

Все обычные шумы полёта, даже рёв работающего на полном газу левого мотора, перекрывает пронзительный, резкий, какой-то, если можно применить это выражение к предмету неживой природы, истерический вой раскрутившегося винта. Из-под капота бьёт масло. Слава богу, хоть не горит ещё ничего пока!

Принято считать, что лётчику-испытателю, укрощающему внезапно вышедшую из повиновения технику, приходится в лихорадочном темпе совершать одно действие за другим: включать и выключать разные кнопки и тумблеры, крутить всякие штурвалы, что-то тянуть на себя, что-то толкать от себя — словом, работать в поте лица, дабы успеть проделать все, что надо, в течение считанных секунд, отпущенных в его распоряжение суровыми обстоятельствами. Ни для каких переживаний тут ни времени, ни объёма внимания не остаётся.

Действительно, чаще всего так оно и бывает.

Много лет спустя после случившейся у нас с Уткиным раскрутки винта отказал двигатель на сверхзвуковом реактивном самолёте лётчика-испытателя В.С. Ильюшина. Скоростной истребитель, лишившись тяги, с огромной скоростью сыпался к земле (глагол «планировать» здесь просто не подходит), неудержимо снижаясь на многие десятки метров в секунду. Аэродром был, правда, недалеко, но, как говорится, не там, где надо. Чтобы попасть на него, необходимо было описать в пространстве очень хитрую кривую — нечто вроде глубокой, круто нисходящей спирали переменного радиуса. Трудно, очень трудно было, выполняя эту головокружительную спираль, в то же время разобраться, где упрётся в землю траектория движения самолёта: на аэродроме или до него? И в зависимости от этого своевременно решить: продолжать ли заход на посадку или, если это безнадёжно, катапультироваться?

После благополучного завершения этой трудной посадки у Ильюшина спросили:

— Володя, а в какой момент захода ты убедился, что попадаешь на аэродром?

Лётчик секунду помялся и, видимо решив не темнить (разговор происходил в среде коллег и имел для них немалое деловое, чисто профессиональное значение), признался:

— Окончательно — когда сел…

Это был случай, в котором лётчик-испытатель попал в исключительно сложное положение и отлично справился с ним. Но психологически он обошёлся — именно благодаря своей предельной быстротечности — дешевле, чем, по существу, гораздо более простая ситуация, в которой оказались мы с

Уткиным. Нам оставалось одно: пассивно ожидать.

Но вот, наконец, в дымке впереди светлеет поле нашего аэродрома! Близок локоть! Интересно, удастся ли все-таки укусить его?

Последние деревья на самой опушке лесного массива кажутся мне ещё выше остальных. Конечно, это только кажется, но теперь уже даже такое обстоятельство, как чуть-чуть большая или чуть-чуть меньшая высота этих последних сосен («Вымахали тоже, черт бы их побрал!»), может сыграть в исходе дела решающую роль.

Не уверен, что мы не срезали винтами нескольких верхушек на самой границе леса, потому что темп событий в этот момент снова предельно убыстрился.

И при этом возникли свои новые проблемы. Через полминуты мы будем на земле, но выпускать шасси — я это интуитивно чувствую — рано. Выходящие наружу колёса резко увеличат сопротивление, машина затормозится, и мы приземлимся среди ям и канав, не дотянув до аэродрома (вот он, ограждающий его забор: прямо перед нами) каких-нибудь двухсот метров. Но и мешкать с выпуском шасси тоже нельзя: оно выходит не мгновенно, а в течение приблизительно пятнадцати секунд. Не успеют его стойки полностью выйти и стать на замки до приземления — и машина тоже будет поломана, причём ещё более конфузным образом: на середине собственного аэродрома, до которого мы с таким трудом дотянули. Рано — плохо, и поздно — плохо. Начинать выпуск шасси надо точно — в «ту самую» секунду, чтобы оно вышло до конца к моменту приземления.

…Рано… рано… рано… пора! Подчиняясь интуиции — своему «лётному глазу», — перевожу кран шасси до упора вперёд и сразу всем телом чувствую, как тормозится машина. Вот проскочил под нами аэродромный забор (дотянули-таки!), и самолёт несётся над ровной зеленой травой лётного поля.

Краем глаза вижу, как загорается на приборной доске зелёная лампочка. Но где же вторая? Самолёт почти в посадочном положении, сейчас он сядет, а одна нога не выпущена!

И тут, к сугубому удивлению Уткина, с похвальной невозмутимостью наблюдавшего за ходом событий, я громко рявкнул, обращаясь к замешкавшейся правой ноге:

— А ну давай выпускайся! Быстро!

И в ту же секунду нога встала на место. А буквально в следующее мгновение колёса самолёта зашуршали по траве аэродрома…

Но самое противное во всей этой истории было пассивное ожидание: где окончится наше неотвратимое снижение — на

аэродроме или среди могучих стволов многолетнего леса?

Это было противно прежде всего потому, что было противоестественно — противоречило проявлению нормальной человеческой реакции на опасность: стремлению к активной деятельности.

Поэтому-то опытные, квалифицированные, много полетавшие наблюдатели и переносят всякие рискованные ситуации, как правило, нервознее, чем лётчики. Тут дело не в том, конечно, что одни «храбрее», а другие «трусливее». Просто лётчик в подобных ситуациях обычно больше занят, чем наблюдатель.

Правда, попадались мне — особенно в годы, когда на борту испытуемого самолёта стали в изобилии появляться так называемые узкие специалисты, — и такие наблюдатели, которые сохраняли завидное олимпийское спокойствие даже в самых опасных положениях. Но это объяснялось уже другим: они просто недостаточно понимали в авиации, чтобы правильно оценить рискованность происходящего.

Это была так называемая храбрость неведения.

Такой же храбростью неведения болеют (именно болеют) и многие молодые лётчики, вызывающие бурное восхищение у некоторой части околоавиационной и, к сожалению, даже авиационной публики.

Впрочем, летать с такими лётчиками их поклонники не любят. Летают они охотнее с лётчиками, которых укоряют за осторожность.

* * *

В наши дни смелый поступок — особенно в авиации (но, конечно, не в ней одной) — почти всегда имеет свою «технологию». Грубо говоря, совершить такой поступок надо уметь.

Эффектные строки:

…Рассудку вопреки,
Наперекор стихиям… —

в авиации категорически неприменимы: успешно продвигаться «наперекор» стихиям здесь удаётся, только неуклонно следуя велениям рассудка.

Зачастую знание настолько вооружает человека, что он, не испытывая никаких тревог, уверенно делает своё дело, в то время как наблюдающие со стороны зрители удивляются его смелости.

Так, житель большого города спокойно переходит улицу с оживлённым движением. Он ориентируется по показаниям светофоров, знает расположение «островков безопасности», понимает намерения водителей автомашин — в общем он знает, как надо действовать в данном случае.

А человеку приезжему та же улица представляется хаотическим нагромождением всяческих опасностей; увидев, что транспорт на перекрёстке остановился, он долго не может решиться начать переход. Собравшись, наконец, с духом — как раз в тот момент, когда сигнал светофора вновь сменяется и скопившаяся на перекрёстке масса машин, взревев моторами, трогается с места, — он с мужеством отчаяния бросается им наперерез. В сущности, он прав, этот приезжий: переход улицы для него действительно предприятие безумно опасное. Но столичного старожила он считает смельчаком напрасно.

Подобно этому и лётчик, в совершенстве владеющий сгустком современной техники — самолётом, — сплошь и рядом спокойно, в полном сознании своей безопасности, выполняет манёвры, со стороны представляющиеся порой довольно рискованными. Такое состояние — назовём его условно храбростью знания — представляет собой прямой антипод храбрости неведения. Прямой и, главное, значительно более надёжный!

История авиации знает множество примеров, подтверждающих это. Ещё в своё время Нестеров настаивал на выполнении виражей и разворотов обязательно с креном — тем более глубоким, чем круче разворот. Сейчас мы просто не представляем себе, как можно делать виражи иначе. Но во времена Нестерова — до первой мировой войны — многие лётчики и даже лётчики-инструкторы опасались сколько-нибудь значительных кренов.

Нестеров, по свидетельству старейшего русского лётчика К.К. Арцеулова, ввёл в практику глубокий вираж — с креном более 45°, при котором возникает так называемая «перемена рулей»: руль высоты начинает работать как руль направления, а руль направления — как руль высоты. За рубежом предшественниками Нестерова в этом поиске были братья Райт — они тоже выполняли виражи с креном, существенно большим, чем их коллеги.

Психологически пилотов тех времён можно, пожалуй, понять: им приходилось тратить столько сил и внимания, чтобы на своих не очень устойчивых, зачастую плохо управляемых летательных аппаратах сохранять нормальное положение в пространстве! А тут кто-то предлагает им самим, собственной рукой, нарочно

выводить машину из этого столь тщательно сберегаемого положения. Страшно!

И потребовалось немало времени (ещё долго после этого многие старые инструкторы учили выполнять развороты «тарелочкой») и — увы! — крови, чтобы эмоция уступила натиску знания. Сейчас ни один начинающий учлет не расходует и грана своей нервной энергии на «переживания» и ни в малейшей степени не чувствует себя героем, закладывая машину в глубокий — одним крылом к небу, а другим к земле — вираж.

Можно привести ещё немало примеров того, как само наше представление об опасности — что опасно, а что не опасно — претерпевало с течением времени удивительную трансформацию.

Когда появились первые самолёты с убирающимся шасси, лётчики отнеслись к нему, как ко всякому новшеству, поначалу явно насторожённо: уберёшь, мол, колёса, а потом, глядишь, чего доброго, и не выпустятся! Кстати, подобные опасения нельзя было назвать на все сто процентов высосанными из пальца: конструкции убирающегося шасси ещё только отрабатывались и безотказность их действия оставляла желать лучшего.

Так или иначе, уходя в полет, лётчик в те времена нередко спрашивал:

— Как шасси: можно не убирать? Максимальных скоростей и фигур в задании вроде нет…

И выпускающий машину начальник, тоже не без некоторого облегчения, разрешал:

— Да, да, конечно. Не убирай. Сегодня не требуется…

Но не прошло с тех пор и нескольких лет, как отношение лётного состава к убирающемуся шасси изменилось, можно сказать, на сто восемьдесят градусов. Каждый лётчик начал стремиться «поджать лапы» как можно раньше, сразу после взлёта. И толкало его на это не что иное, как те же самые соображения безопасности, которые ещё так недавно заставляли избегать уборки шасси. Лётчики поняли, что чем раньше уберёшь шасси, тем быстрее наберёшь и скорость и высоту: два кита, на которых зиждется безопасность полёта. Если же, паче чаяния, и случится сразу после взлёта какая-нибудь неприятность, скажем, с мотором, то с убранным шасси и назад, к аэродрому, вывернуться шансов больше, а коли уж придётся, и в поле сесть безопаснее.

Логично? Конечно, логично.

Сознание, что шасси полностью убрано, навсегда стало для пилота таким же успокаивающим, каким было когда-то сознание, что оно выпущено. И даже красные лампочки на приборной доске, сигнализирующие об уборке шасси, стали выглядеть не тревожно,

а как-то умиротворяюще. Вот и верь после этого психологам, когда они говорят, будто каждый цвет способствует появлению в душе человека вполне определённых настроений!

Опасное и безопасное поменялись местами.

Конечно, в этой трансформации сыграли свою роль несколько причин: и обыкновенная привычка, и накопление статистики, и многое другое, но в первую очередь все-таки прогресс техники (в данном случае усовершенствование конструкций шасси). Причём прогресс, правильно оценённый, воспринятый людьми, эту технику эксплуатирующими.

Получается, что знания, умение, опыт иногда не только подкрепляют собой устои смелости, но даже, если можно так выразиться, принимают часть её функций на себя!..

Конечно, говоря о личной смелости, мы имеем в виду прежде всего непосредственных участников полёта. Но знания, подкрепляющие или даже частично «заменяющие» смелость, суть удел гораздо более широкого круга людей — от «мозгового треста» авиационных учёных и конструкторов до вооружённых практическим опытом механиков и мотористов. Нельзя в наши дни на современных летательных аппаратах летать, не думая. Но столь же невозможно, не думая (или думая плохо), и руководить испытаниями в воздухе. Методическое руководство должно, как щитом, прикрывать лётчика-испытателя в его трудной, нестандартной работе.

Много лет назад на наших глазах из-за ошибки методического руководства случилось тяжёлое лётное происшествие.

На самолёте Як-3, самом лёгком и манёвренном истребителе военных лет, нужно было выполнить несколько десятков фигур высшего пилотажа. Это требовалось для того, чтобы уточнить перегрузки, фактически действующие на машину при произвольном энергичном манёвре. А чтобы на результаты испытания не повлияла индивидуальная манера пилотирования, присущая любому лётчику не в меньшей степени, чем походка или почерк, решено было разбить задание на несколько полётов и поручить выполнение каждого из них разным испытателям.

Первым ушёл на стройном «Яке» в воздух ещё молодой в то время лётчик-испытатель Игорь Владимирович Эйнис.

Набрав высоту, он осмотрелся вокруг, включил приборы-самописцы и начал пилотаж. Мотор то работал на полной мощности, то шуршал на малом газу, прерываемом звучными хлопками из патрубков. Машина, сверкая на солнце, то вздымалась вверх, то пикировала носом вниз, то лихо, будто насаженная на невидимый вертел, вращалась вокруг собственной

продольной оси.

Игорь в соответствии с заданием — «произвольный, не связанный формальными ограничениями, энергичный манёвр» — таскал самолёт во все стороны так энергично, как только мог. К этому его побуждало, кроме всего прочего, и то обстоятельство, что после него на то же самое задание и на этом же самолёте должен был идти признанный мастер высшего пилотажа Сергей Николаевич Анохин — уже тогда один из наиболее популярных пилотов нашей страны. Эйнису, естественно, очень не хотелось, чтобы Анохин привёз из своего полёта записи, существенно отличающиеся от его собственных.

Наконец каскад фигур завершён: все заданные петли, иммельманы, бочки, перевороты через крыло, боевые развороты выполнены по счёту и даже с небольшим запасом — в отличие от игры в очко здесь перебор лучше недобора.

Можно выключать самописцы, прибирать газ и снижаться к аэродрому.

Войдя в круг и приближаясь к предпоследнему развороту, лётчик нагнулся вперёд и привычным движением сунул рычаг выпуска шасси вниз. Зашипел воздух, машину слегка повело из стороны в сторону — ноги шасси вываливаются из своих гнёзд не строго одновременно, — и правая нога, выпустившись, с глухим стуком встала на замок. Об этом свидетельствовали и загоревшаяся на приборной доске зелёная лампочка и механический указатель — ярко, в полоску раскрашенный штырек, — выползший наружу из маленького круглого отверстия на верхней поверхности крыла.

Но левая нога что-то замешкалась. Прошла секунда… вторая… третья. До слуха лётчика даже сквозь плотно закрывающие уши чашки шлемофона донёсся какой-то непривычный треск — и нога выпустилась. На приборной доске горели обе зеленые лампочки. Но со штырём механического указателя дело было не в полном порядке: он, правда, вышел, но вышел не совсем так как надо — не сквозь специально предназначенное для этого отверстие, а рядом с ним, прорвав толстую фанерную обшивку крыла.

После посадки машину осмотрели, но никаких особых криминалов не обнаружили. Странное поведение своенравного штыря сколько-нибудь убедительного объяснения так и не получило. Повреждённый участок обшивки крыла был отремонтирован, и самолёт признан годным к дальнейшим полётам.

Это очень соблазнительно, когда идёт срочная работа и её угрожает прервать какое-то непонятное, требующее размышлений

явление, назвать это явление ерундой и вынести бодрую резолюцию: «Не обращать внимания». И на сей раз (как, к сожалению, и во многих других случаях) этот могучий соблазн легко одержал верх над слабым голосом рассудка, который, конечно, не мог совсем уж начисто молчать в сознании людей, руководивших экспериментом.

«Як-третий» был возвращён после осмотра и «холодного ремонта» на аэродром, заправлен горючим, смазочным, сжатым воздухом и, управляемый теперь уже другим лётчиком — С.Н. Анохиным, вновь оторвался от бетонной полосы.

Радио донесло на командный пункт краткое сообщение:

— Высоту набрал. Начинаю работать.

Но благополучно выполнить задание до конца Анохину не удалось.

Начав очередную фигуру, он услышал громкий треск, и в то же мгновение машина рванулась в сторону так резко, что лётчика со страшной силой ударило виском о фонарь кабины, а рукой и плечом — об её жёсткий борт.

У самолёта отлетело крыло!

Истребитель — вернее, то, что от него осталось: фюзеляж с нелепо торчащим единственным крылом — беспорядочно падал, то вертясь, как кленовый лист, то кувыркаясь через мотор, то выделывая совсем ни на что не похожие пируэты.

Привязанного ремнями к креслу лётчика швыряло по кабине, ударяя об её выступы и торчащие рычаги так, что он долго не мог ухватиться за шарик аварийного сброса фонаря. Один глаз ничего не видел, но сквозь кровь, заливавшую второй, Анохин разглядел этот шарик — самую нужную сейчас вещь на свете! — и, изловчившись, дёрнул его.

Дёрнул одной рукой, потому что другая остро болела и не слушалась своего владельца — потом выяснилось, что она была сломана о борт кабины.

Вот — тоже одной рукой и тоже с немалым трудом — раскрыт и замок привязных ремней. Казалось бы, ничто больше не удерживает Анохина в самолёте. Но это не так! Ничто — кроме перегрузки; непреодолимо мощных сил инерции, прижимающих лётчика к сиденью кресла так, будто на его плечи село ещё несколько человек такого же веса.

Используя каждую секунду временных спадов перегрузки, цепляясь здоровой рукой за обрез фонаря, отвоёвывая один драгоценный сантиметр за другим, преодолевал Анохин полметра расстояния, отделявшего его кресло от спасительного потока забортного воздуха.

Впрочем, спасительным он станет только тогда, когда тело

лётчика будет подхвачено им. А пока задувающий в кабину поток действует заодно с перегрузкой: старается отнять у борющегося за свою жизнь человека завоёванные с таким великим трудом сантиметры, запихнуть его обратно внутрь машины, не выпустить на волю!..

До земли было уже совсем недалеко, когда это напряжённое единоборство закончилось победой Анохина а ему удалось вырваться наружу.

И тут — новое дело! — не оказалось на месте, в кармашке у левого плеча, парашютного кольца — выкрашенной в яркую красную краску скобы, за которую надо дёрнуть, чтобы раскрыть парашют.

Во время дикой свистопляски в кабине беспорядочно падающего самолёта кольцо, по-видимому, выпало из своего кармашка и болталось на тросике где-то возле него.

И Анохин сумел, ничего не видя, нащупать это не ко времени затерявшееся кольцо, выдернуть его и раскрыть парашют.

Все дальнейшее — приземление в болото, возвращение на аэродром, длительное лечение в госпитале — было по сравнению с только что пережитым если не легче, то, во всяком случае, обычнее. Но одного глаза в результате этой аварии Анохин все-таки лишился…

Он остался в живых исключительно благодаря собственной выдержке, хладнокровию, квалификации мастера парашютизма, даже физической силе. Все это бесспорно. Но я усматриваю в случившемся и другую, не менее важную сторону.

Штырек механического указателя положения шасси честно сигнализировал о «третьем звонке» перед разрушением крыла — его опасных остаточных деформациях, возникших ещё в предыдущем полёте. И однако, столь очевидный сигнал остался непонятым и не принятым во внимание.

Это вообще бывает чаще, чем принято думать, что машина перед тем, как «взбрыкнуть», предупреждает людей о своём недобром намерении. Но предупреждает почти всегда еле слышно, как бы шёпотом. Надо иметь тонкий, изощрённый слух, чтобы услышать её.

Здесь же машина не шептала, а, можно сказать, громко, в голос кричала о своей неисправности. Почему этот голос не был услышан? Думаю, что не по недостатку квалификации руководителей работы, а прежде всего под гипнотическим воздействием пресловутого «давай, давай!».

Знания, те самые знания, которые, как мы установили, должны сопутствовать смелости, подкреплять, а порой и подменять её, на сей раз своей миссии не выполнили.

* * *

Одним из сильнейших элементов воздействия на психику лётчика, едва ли не самым серьёзным испытанием его волевых качеств принято считать так называемую оторванность от людей и всего земного, одиночество человека в трудной обстановке полёта.

При подготовке первой группы космонавтов к орбитальным полётам вокруг Земли им всем пришлось даже пройти через специальное испытание в сурдокамере — наглухо закрытом, звуконепроницаемом, полностью изолированном от внешнего мира помещении, в котором испытуемые жили в течение полутора-двух недель. Предполагалось, что реакция на длительное одиночество позволит судить о психической устойчивости космонавта.

Не берусь судить, как для космонавтов, но применительно к пилотам, летающим в пределах атмосферы, сила влияния «оторванности от всего земного» кажется мне несколько преувеличенной.

Особенно после внедрения двусторонней радиосвязи.

Радио дошло непосредственно до лётчика уже при жизни нашего авиационного поколения и — не будем скрывать — поначалу было принято летающей братией без особого энтузиазма. Причиной тому послужил не один только присущий грешному человеку консерватизм; первые образцы бортового радиооборудования были действительно чрезвычайно неудобны, чтобы не сказать — мучительны. Жёсткие чашки вмонтированных в шлем телефонов (эту комбинацию так и назвали «шлемофон») больно давили на уши. Плоские бочонки ларингофонов, плотно прижатые на резинке к шее, — иначе сколько-нибудь внятная передача была невозможна, — вызывали непроизвольные ассоциации с казнью через повешение. Шум, треск и помехи передаче и приёму были таковы, что первые радиопереговоры в воздухе напоминали классическое собеседование двух полуглухих старух:

— Здорово, кума!

— Купила петуха…

Впрочем, удивляться этому не приходится: дело было, что ни говорите, очень новое. Удивительно скорее другое: всего через несколько лет полёты без надёжной двусторонней радиосвязи стали представляться каким-то диким, немыслимым анахронизмом.

Медовый месяц непосредственного общения лётчиков с радиотехникой привёл (как и положено всякому медовому

месяцу) даже к некоторым излишествам. Руководители полётов, стоя на старте с микрофоном в руках, сначала стали давать лётчикам на борт информацию о ветре и обстановке на аэродроме (что заслуживало безоговорочного одобрения), затем начали указывать на видимые с земли — или предполагаемые — ошибки пилотирования (что уже следовало делать далеко не всегда и во всяком случае, с большой осторожностью), и, наконец, некоторые из них, войдя во вкус, перешли к непрерывному словесному аккомпанементу под руку лётчику. В эфире только и стало слышно:

— Доверни влево!
— Доверии вправо!
— Подтяни!
— Выравнивай!
— Убери газ!
— Отпусти!
— Тяни!
— Низко!
— Высоко! — и многое другое, порой весьма колоритное.

Но прошёл медовый месяц — прошло и чрезмерное увлечение радио как модной новинкой на старте. Руководители полётов научились эффективно и экономно использовать его. Научились пользоваться им и лётчики.

Впрочем, на этом устремления к радиоизлишествам не закончились. Нашлись вскоре такие сверхэнтузиасты радиосвязи, которые решили потребовать от лётчика-испытателя чего-то вроде непрерывного репортажа о ходе испытания. Они понимали, конечно, что руки и ноги лётчика в полёте заняты управлением машиной, допускали с известными оговорками, что чем-то занята в это время и его голова. Но язык! Язык лётчика находится во время полёта в состоянии почти полного возмутительного бездействия. Так вот — пусть поработает и он.

Я заметил, что подобный, как говорят специалисты по автоматическому регулированию, заброс случается очень часто после того, как какое-нибудь техническое устройство, изобретение, теория, а подчас и целая отрасль науки в течение некоторого времени незаслуженно пребывают в загоне и подвергаются необоснованным нападкам. Вырвавшись из подобного угнетённого состояния и заняв своё законное место под солнцем, объект недавних поношений устами своих апологетов стремится взять реванш. А для этого — всячески гиперболизировать своё значение и объявить себя некоей универсальной наукой наук, способной (по крайней мере в принципе) решить любую, сколько угодно сложную задачу.

Впрочем, жизнь корректирует эти забросы, и даже быстрее, чем многие иные.

Один наш лётчик-испытатель, к которому обратились с просьбой выдавать в очередном полёте такую непрерывную радиоинформацию, спросил:

— Вы меня случайно не спутали с другим товарищем? С Синявским, например?

И конечно, он был прав.

Знаменитому в те годы, одному из первых, если не первому нашему спортивному радиокомментатору Вадиму Синявскому и впрямь было легче: ведя репортаж, он в то же время не играл в футбол сам…

В заключение приведу одно, с моей точки зрения, исключительно интересное высказывание о месте радио на борту самолёта, принадлежащее человеку, в данном вопросе более чем просто авторитетному.

Через много лет после окончания войны я спросил у одного из лучших наших асов, сбившего едва ли не рекордное количество вражеских самолётов, Григория Андреевича Речкалова, что он больше всего ценит в самолёте «Аэрокобра», на котором одержал столько побед: скорость, мощь пушечного залпа, обзор из кабины, надёжность мотора?

Речкалов сказал, что, конечно, все перечисленное мной — вещи очень важные. Но главное все-таки… радио.

— То есть как так радио? — удивился я.

— Вот так. На этой машине была отличная, редкая по тем временам радиосвязь. Мы в группе разговаривали между собой в воздухе, как по телефону. Кто что увидел — сразу все знают. Поэтому никаких неожиданностей не бывало, — разъяснил Григорий Андреевич.

А цену неожиданности в полёте — боевом, испытательном, каком угодно — каждый лётчик понимает прекрасно. Хуже этого, пожалуй, не придумаешь ничего.

* * *

Трудно переоценить изменения, которые принесло радио в саму обстановку любого (не только испытательного) полёта! Конечно, и до этого лётчик понимал, что в его полёте воплощён труд множества незримо сопутствующих ему людей: от конструкторов и изготовителей самолёта до механиков, готовивших машину к вылету, и инженеров и учёных, участвовавших в разработке методики испытания. Но эти

бесспорные обстоятельства воспринимались несколько абстрактно, так сказать, от головы. Чисто физически, а значит, и эмоционально лётчик все-таки чувствовал себя в полёте несколько оторванно от земли и всего на ней оставшегося. Пресловутое одиночество хотя и не в очень острой степени, но все же ощущалось. Особенно в полёте за облаками, когда реальны только их сверкающая поверхность, голубой у горизонта и фиолетово-чёрный в зените купол неба да торчащие «в ничего» крылья собственной машины. Чтобы продолжать верить в обитаемость мира в такой обстановке, требуется некоторое усилие.

С появлением радио все, как по волшебству, изменилось. Знакомые голоса стартового состава на земле и коллег в воздухе, звучащие в наушниках шлемофона, неожиданно прочно связали лётчика с их владельцами.

Растянувшаяся на сотни километров испытательная зона будто сократилась в размерах, перестала казаться такой огромной.

В самом деле, о каком можно говорить одиночестве, если в дальнем конце зоны слышишь не только слова руководителя полётов, но даже его дыхание во время пауз, как при разговоре с человеком, находящимся за открытой дверью в соседней комнате.

Как-то после окончания программы испытаний очередной машины я перегонял её на аэродром заказчика, находившийся на расстоянии сорока-пятидесяти километров от нашего.

Взлетев и сделав традиционный круг над лётным полем, я включил радиопередатчик и сообщил на старт:

— Все в порядке. Ложусь на курс. С вами связь кончаю…

Щелчок переключателя — и неожиданно весь окружающий меня мир решительно меняется. Перед глазами те же, что и несколько секунд назад, до последнего кустика знакомые окрестности нашего аэродрома, но в ушах совершенно новое! Неизвестные мне голоса, чужие позывные, незнакомые цифры курсов взлёта и посадки — все не то, что ежедневно сопутствует полётам над нашим аэродромом и его испытательной зоной и въелось в подсознание так прочно, что стало играть заметную роль в комплексе ощущений, составляющем понятие «дома»…

Но радио на самолёте в наши дни не только средство связи.

Оно же стало едва ли не основным средством воздушной навигации.

Давно прошли времена, когда экипажу самолёта, чтобы прилететь к месту назначения, приходилось неуклонно заниматься сличением карты с местностью.

Теперь совсем иное. Стрелки радиокомпасов показывают

направление на любую радиостанцию, бортовой радиолокатор позволяет видеть наземные ориентиры сквозь сплошную облачность и в тёмную ночь, наземные пеленгаторы по первому запросу сообщают на борт корабля его фактическое местоположение. Широкое распространение получили автоматические навигационные системы.

В одной из предыдущих глав я рассказывал, как в своё время лётчики завидовали «наземникам», имевшим в своём распоряжении такой надёжный метод ориентировки, как «опрос местных жителей». Теперь и авиация получила возможность опрашивать местных жителей, правда не всех, а только… сидящих у пультов пеленгаторов и радиолокаторов.

Смотреть вниз, на землю, стало не нужно. Даже случайным разрывом, открывающим взору какой-нибудь характерный изгиб реки, пересечение дорог, населённый пункт или другой ориентир, который можно опознать по карте, редко кто воспользуется. Разве что мелькнувшее место почему-либо представляет специальный, непосредственно к ходу полёта не относящийся интерес — например, воспоминание о выдающейся рыбалке, на которой второй лётчик когда-то поймал за одно утро полтора десятка «вот таких» окуней, или как местожительство очаровательной девицы, у которой (опять-таки немало лет назад) пользовался решительным успехом бортрадист…

* * *

Почему лётчики такие суеверные?

Этот вопрос, относящийся к той же тонкой области психологии лётного труда, занимает по частоте повторяемости второе место — сразу после пресловутого «А страшно ли летать?».

Но суеверны ли лётчики и вообще представители авиационных профессий в действительности?

Думаю, что нет.

Хотя, впрочем, бывает всякое.

…Многоместная десантная машина готовилась к первому вылету. Как всегда в подобных случаях, в последний момент одна за другой выплывали всякие мелочи — то незашплинтованная гайка, то непротарированный прибор, то не «закрытый» контролёром дефект. В результате полный ажур был наведён только к вечеру.

Солнце было уже совсем невысоко над горизонтом, когда лётчик-испытатель В.П. Фёдоров успешно выполнил небольшой подлёт — взлёт, короткую прямую над самой землёй и посадку

прямо перед собой. Время пребывания в воздухе при этом измерялось буквально секундами — иначе для посадки в пределах аэродрома не хватило бы места. За эти секунды лётчик должен разобраться в новой машине в такой степени, чтобы уверенно сказать: можно идти на ней в воздух или надо перед этим сделать что-то ещё. Без подлёта первый вылет был бы гораздо опаснее.

Итак, подлёт остался благополучно позади.

Тут же, на лётном поле, лётчик и конструктор обменялись несколькими фразами:

— Ну как, Владимир Павлович, машина?

— Нормально, Николай Николаевич. Рулей слушается. Садится просто. Запас ручки небольшой, но все-таки есть. Так что вроде все в порядке.

— Как ваше мнение о первом вылете?

— По-моему, препятствий нет.

Лётчик был прав: технических препятствий к вылету не оставалось. Но быстро приближалось препятствие другого характера — заход солнца. Выполнять же первый вылет опытной машины в сумерках было бы на грани явной авантюры.

Об этом конструктору прямо сказал находившийся тут же руководитель лётной части института!

— Николай Николаевич, до захода солнца осталось тридцать пять минут. Пока соберутся, осмотрят машину, оттащат её снова в начало полосы, пока суд да дело, пройдёт ещё минут пятнадцать. А на первый полет надо по крайней мере вдвое больше…

— Ничего, я разрешаю: пусть полетает для первого раза хотя бы пятнадцать минут.

— А если какая-нибудь неисправность? Бывает, что и рад бы сесть, да воздух держит!

— Ничего подобного быть не может: я гарантирую!

— Николай Николаевич! Ну зачем так торопиться? Что изменится, если вылет будет не сегодня вечером, а завтра утром?

И тут-то по лицам свиты, плотно окружавшей место спора, пробежали сдерживаемые, но вполне явные усмешки. Завтра чем-то не годилось. Но чем?

Это вскоре выяснилось. Завтра было тринадцатое число.

Послезавтра было воскресенье — день категорически нерабочий, причём, как я подозреваю, не из одних лишь соображений заботы о сбережении сил и здоровья трудящихся.

После воскресенья в соответствии с законами календаря должен был последовать понедельник, почитавшийся на этой фирме столь же тяжёлым, как и тринадцатое число. В общем выходило, что с отменой вылета сегодня дело откладывалось на

целых четыре дня.

И тем не менее вылет новой машины перед самым заходом солнца, конечно, не состоялся. Руководитель лётной части, не продолжая бесплодную дискуссию, просто-напросто не поставил на полётном листе свою подпись. А заменить или отменить эту подпись не могут никакие, даже самые высокие, инстанции и лица. В этом смысле положение лётного руководителя похоже на положение караульного начальника. Его можно снять, заменить другим, но пока он не снят и не заменён, обойти его, сделать что-то через его голову не имеет права никто.

А свита оказалась права. Машина не вылетела ни завтра (тринадцатого), ни послезавтра (в воскресенье), ни на третий день (в понедельник). Только на четвёртый день после подлёта — во вторник, шестнадцатого, не имевшего никакой мистической силы числа она благополучно ушла в воздух…

Живучи предрассудки! Суеверие в этом смысле исключения не составляет.

Почти через десять лет после запомнившейся мне эпопеи с первым вылетом этой десантной машины силой сложившихся обстоятельств я оказался на работе в организации, среди лётчиков которой были две или три женщины.

Едва успел я несколько дней полетать на новом месте, как, получая очередное задание, не без удивления услышал вопрос:

— Слушай, как ты посмотришь, если мы сегодня назначим тебе вторым лётчиком Людмилу С.?

Я не сразу уловил суть вопроса:

— То есть как это — посмотрю? В каком смысле? Она что, не летала на этой машине?

— Да нет, летала. И даже оттренирована самостоятельно с левого сиденья. Но, знаешь, может быть, ты…

Мы полетели с Люсей С., и в воздухе быстро выяснилось, что она грамотно и уверенно ведёт самолёт, точно выдерживает заданный режим, внимательно следит за приборами — словом, не даёт ни малейших оснований для того, чтобы предъявить ей как второму лётчику какие-либо претензии.

Лишь через некоторое время я понял, что среди моих коллег — не всех, конечно, но некоторых — продолжала всерьёз котироваться как сулящая всяческие беды примета «баба на корабле». Причём речь шла не о способности или, наоборот, неспособности женского организма выдерживать нагрузки, сопутствующие лётной или тем более лётно-испытательной работе, — этот вопрос действительно дискуссионен. Нет, дело было не в физиологии и не в психологии, а в чистой воды суеверии. Баба на корабле!..

Конечно, если вдуматься, позиция суеверного человека чрезвычайно удобна. Он может позволить себе очень мало чего знать и уметь, сохраняя в то же время полную счастливую уверенность в том, что надёжно прикрыт от всех возможных в жизни неприятностей.

Избегай ответственных — а лучше, всяких — полётов по тринадцатым числам и в понедельник. Не желай никому удачи (для этого существует охотничья формула «ни пуха ни пера»). В ответ на эти «пух и перо» ни в коем случае не благодари, а в нарушение всех правил элементарной вежливости посылай собеседника, самое близкое, к черту. Не брейся перед полётом. Никогда не констатируй вслух (дабы не сглазить), что дела идут хорошо. Применяй в нужных случаях столь несложную операцию, как поплевывание через левое (обязательно левое, правое не годится!) плечо. Соблюдай ещё два-три сильнодействующих приёма подобного же толка, и все всегда будет хорошо!

Особо изысканные суеверы полагают небесполезным трактовать приведённые правила расширительно: например, избегать не только тринадцатых номеров, но и кратных им — двадцать шестых, тридцать девятых и так далее.

А если все-таки, несмотря на все принятые меры, дела обернутся в чем-то неблагоприятно — значит, это было неотвратимо! Во всяком случае, пострадавшему остаётся утешительное сознание, что он-то сделал все от него зависящее, дабы умилостивить судьбу.

Многочисленные примеры неблагоприятного поворота дел при скрупулёзном соблюдении этих правил, а равно явных удач при полном пренебрежении ими ни в малой степени суеверных людей не разубеждают.

Живуча человеческая слабость — верить чему-то, издавна вбитому в голову, больше, чем собственным глазам и логике фактов!

Так что, говоря о суеверии в лётной среде, не будем греха таить — бывает!

Но бывает, по-видимому, не в большей степени, чем у представителей любой иной профессии. И уж, во всяком случае, нет никаких оснований подозревать лётчиков — тем более в наши дни — в какой-то особой склонности к этому предрассудку. А так иногда делают. В околоавиационных кругах порой объясняют суевериями даже такие явления, которые на самом деле имеют под собой вполне реальную, отнюдь не мистическую основу.

На старых самолётах с открытыми кабинами, залезать в которые приходилось прямо с земли, лётчики проделывали эту операцию обычно строго определённым способом: правую руку на

борт кабины, правую ногу на подфюзеляжную скобу, затем левую ногу на заднюю кромку крыла, а левой рукой — за стойку центроплана и так далее.

— Обрати внимание, — любили с иронией в голосе шепнуть иные сверхнаблюдательные аэродромные посетители, — он каждый раз залезает в аэроплан с одной и той же ноги. А расскажи кому-нибудь — не поверят: такой известный лётчик и настолько суеверен!

И невдомёк подобным Шерлокам Холмсам, что иначе — не в раз навсегда отработанной последовательности — залезать в самолёт было бы попросту очень неудобно: схватившаяся не за то, за что надо, рука мешала бы занести через борт ногу, а не туда поставленная нога не позволила бы дотянуться до очередной точки опоры руке.

Ещё один повод для обвинения лётчиков в тяжком грехе суеверия — их приверженность к старому, порой выслужившему все сроки лётному обмундированию. Приверженность на первый взгляд труднообъяснимая, и, во всяком случае, обратная той, которой так подвержено человечество в целом, а его лучшая половина — в особенности.

Но и здесь дело, оказывается, очень просто: лётчику в полёте должно быть прежде всего удобно. А в чем же может быть удобнее, как не в старом, привычном, давно обмявшемся по фигуре обмундировании? Все в нем хорошо пригнано, шлемофон сидит на голове плотно, но в то же время и не сдавливает её, пальцы в старых мягких перчатках легко сгибаются, не теряют чуткости в поисках нужного тумблера или кнопки (да чтобы, боже упаси, не задеть соседних!), даже комбинезон под двойным сплетением плотно натянутых привязных и парашютных ремней если и сминается, то вопреки очевидности вроде без складок.

Посмотришь на иного франта, который в цивильной жизни с завидным тщанием следует моде — и брюки у него должной ширины, и носок ботинка такой как нужно, и воротничок современнейших очертаний, и даже на голове надета не обычная вульгарная кепка, а какая-нибудь «жан-габеновка-восьмиклинка с пуговкой». В полет же он отправляется в древнем, неопределённо-рыжего цвета шлемофоне, потёртом, заплатанном комбинезоне и при перчатках, существующих на белом свете несколько меньше, чем винтомоторная авиация, но значительно дольше, чем реактивная.

Среди туалетов лётчиков-испытателей нашего института фигурировали такие выдающиеся образцы, как например, комбинезон Николая Степановича Рыбко. Этот комбинезон отличался как своими размерами (мы считали, что тут имеет

место явный расчёт «на вырост»), так и нежно-лиловым колером, более уместным, по мнению Бориса Петровича Осипчука, в дамском бельевом гарнитуре.

Но все понимали, почему Рыбко не торопится менять свой комбинезон на новый. Тот же Борис Осипчук выражал твёрдую уверенность, что так было во все времена и у всех народов. Он в лицах изображал, как, по его предположению, перед ответственным рыцарским турниром при дворе короля Артура какой-нибудь сэр Ланселот подвергался настойчивым уговорам своего оруженосца:

— Ваша светлость! Извольте новые латы надеть. Королева Джиневра будут-с. А у вас, извините, на щите заплата приклёпана и кольчуга, обратно, в дырках…

Разумеется, сэр Ланселот оставался непреклонен, и его ответ своему верному оруженосцу Осипчук, несколько выпадая из стиля изображаемой эпохи, излагал в выражениях весьма энергичных и вполне нам современных…

Чем-чем, а уж никаким суеверием здесь, конечно, и не пахло.

ВЧЕРА ЭТО БЫЛО ЭКЗОТИКОЙ

Широкая, почти во весь горизонт, призрачная тень, ритмично мелькая, метёт по небу над моей головой.

В такт этим мельканиям раздаются гулкие, прослушивающиеся даже сквозь шум мотора хлопки — будто кто-то вытряхивает огромное одеяло. Дрожит и как-то не по-самолётному покачивается кабина. Даже ручка управления в моей руке дышит не так, как всегда.

Я лечу на вертолёте.

Точнее, на геликоптере: тогда, в сорок девятом году, слова «вертолёт» ещё не существовало. И тень над моей головой принадлежала не несущему винту, как сказали бы сейчас, а ротору.

Но не терминологические проблемы занимали меня в тот момент: справляться с этой маломощной, тихоходной, небольшой по размерам машиной оказалось куда более хитрым делом, чем можно было ожидать. Во всяком случае, попотеть при этом пришлось гораздо больше, нежели на реактивных истребителях, тяжёлых бомбардировщиках и едва ли не всех остальных летательных аппаратах, на которых мне доводилось летать до этого…

Сейчас, когда пишутся эти строки, вертолёт прочно вошёл и в народное хозяйство, и в арсенал оборонной техники, и, можно сказать, во весь наш быт.

Нет нужды рассказывать о применении вертолёта в транспортной и санитарной авиации, в арктических, антарктических и всяких иных экспедициях, в разведке полезных ископаемых — иначе говоря, повсюду, где подступиться к цели удобнее всего с воздуха, а посадочных площадок нет, и строить их невозможно (или нерационально).

Понадобилось заменить повреждённые во время войны перекрытия крыши Екатерининского дворца в Пушкинском парке, да притом заменить так, чтобы обойтись без вырубки окружающих дворец вековых парковых деревьев — тех самых, которыми когда-то, может быть, любовался Пушкин! И эти исторические деревья удалось спасти. Удалось с помощью мощного двухмоторного вертолёта — «летающего вагона», использованного в роли воздушного крана. С его лёгкой руки (если, конечно, позволительно назвать такую руку лёгкой) и пошло в нашей стране использование вертолётов в строительстве, прокладке трубопроводов, установке опор электропередач.

Не следует, однако, рассматривать вертолёт как

самоновейшее изобретение послевоенных лет. Ещё задолго до начала войны в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) существовал специальный отдел особых конструкций — ООК, занимавшийся изучением и конструированием винтокрылых летательных аппаратов.

На созданных под руководством его ведущих работников — И.П. Братухина, А.М. Изаксона, Н.И. Камова, В.А. Кузнецова, В.П. Лаписова, Н.К. Скржинского, А.М. Черемухина — машинах успешно летали лётчики-испытатели А.П. Чернавский, С.А. Корзинщиков, Д.А. Кошиц (известный в те годы не только как сильный лётчик, но и как редкого остроумия человек, неизменный радиокомментатор и конферансье на всех довоенных празднованиях Дня авиации в Тушине), В.А. Карпов и другие.

Кстати, своё знаменитое изречение о том, на чем должен летать настоящий лётчик-испытатель, Сергей Александрович Корзинщиков изрёк как раз после очередного полёта на винтокрылом аппарате, явно относя его к категории предметов, которые, «вообще говоря, летать не могут».

А построенный тогда же под руководством профессора А.М. Черемухина первый в нашей стране геликоптер взялся испытывать в воздухе… сам А.М. Черемухин. Полёты проходили на редкость удачно, и вскоре Алексей Михайлович стал в добавление ко всем своим прочим степеням и званиям ещё и мировым рекордсменом — держателем рекорда высоты полёта на геликоптере, равного в то время шестистам с лишним метрам.

Но все это была, так сказать, штучная работа. Её результаты редко приводили хотя бы к малой серии, а чаще так и оставались материализованными в виде оригинальных единичных опытных экземпляров. Лишь после войны авиационная техника доросла до создания вертолётов, которые строились крупными сериями и могли занять серьёзное, вполне деловое место в народном хозяйстве и обороне страны.

За это дело взялось молодое, специально для того организованное конструкторское бюро во главе с доктором технических наук Михаилом Леонтьевичем Милем, в недалёком прошлом — научным работником ЦАГИ, видным специалистом в области устойчивости и управляемости самых разных (не одних лишь винтокрылых) летательных аппаратов.

Одновременно работали над созданием вертолётов и конструкторские бюро И.П. Братухина, Н.И. Камова, А.С. Яковлева. На их машинах готовились летать, а вскоре и залетали лётчики-испытатели К.И. Пономарёв, М.Д. Гуров и В.В. Тезавровский — сейчас ни одного из них, к несчастью, с нами уже нет.

В конструкторском бюро Миля тоже был свой лётчик-испытатель — Матвей Карлович Байкалов, — хорошо мне знакомый, так как одно время он работал в нашем институте. Пришёл он к нам незадолго до войны, в разгар очередного аврала, на сей раз связанного с ненадёжной работой моторов на новейших скоростных истребителях МиГ-3.

Этот самолёт, построенный одновременно с истребителями Як-1 и ЛаГГ-3, первым превзошёл скорость шестьсот километров в час. Тогда эта скорость, по сегодняшним меркам весьма скромная даже для пассажирских самолётов, выглядела чуть ли не фантастической. Но нет розы без шипов! Новые самолёты нужно было прежде всего «доводить» — избавить от «детских болезней», из которых у «МиГ-третьего» едва ли не самой коварной была плохая приёмистость мотора. Может быть, поэтому многие лётчики поначалу летали на «МиГ-третьем» без видимого удовольствия. Помню, как один из них, зрелый пилот и весьма авантажный на вид мужчина, с вибрацией в голосе и трепетно взирая начальству в глаза, говорил:

— У каждого лётчика есть свой личный потолок. Так вот я чувствую, что не дорос до МиГ-3! Чувствую и честно докладываю об этом…

Нет, Байкалов ничего подобного не чувствовал. А если и чувствовал, то, во всяком случае, не делился своими эмоциями с начальством.

О подобных ситуациях лётчики, явно расходясь во вкусах с укротительницей хищников Маргаритой Назаровой, обычно говорят:

— На этой машине летать — все равно что с тигрицей целоваться: и страшно, и никакого удовольствия!..

Но что поделаешь, не летая на «тигрице», превратить её в надёжно приручённое, домашнее животное невозможно. Кто-то должен сделать и эту работу.

И Матвей Байкалов без лишних разговоров буквально на следующий день после своего прибытия в наш коллектив включился в полёты по перевоспитанию строптивых моторов. Такое начало позволило ему сразу же занять должное место среди наших, зачастую весьма придирчивых к новичкам старожилов.

А ровно через месяц после начала войны — двадцать второго июля сорок первого года — в ночь первого налёта фашистской авиации на Москву капитан Байкалов в составе сформированной из лётчиков-испытателей особой эскадрильи ночных истребителей провёл свой первый воздушный бой. Провёл на том самом самолёте МиГ-3, в доводку которого вложил столько труда.

Воевал Байкалов и на Калининском фронте, а после этого

немало потрудился над испытанием самых разных объектов авиационной техники. Словом, в КБ Миля он пришёл знающим, опытным и к тому же понюхавшим пороху испытателем.

* * *

За спиной у Байкалова было уже несколько десятков полётов на новом вертолёте, когда он вместе со своей машиной неожиданно оказался в центре внимания наших, как принято выражаться в прессе, авиационных кругов.

Особенно завидовать этому вниманию не стоит: чаще всего оно бывает вызвано не чем иным, как очередным происшествием. Так получилось и на сей раз.

Забравшись на высоту около пяти километров, Байкалов попробовал погасить поступательную скорость вертолёта.

Не буду вдаваться в технический разбор того, что за этим последовало. Важно одно: машина полностью вышла из повиновения лётчику. Она неуправляемо раскачивалась со все возрастающей амплитудой из крена в крен и с носа на хвост. Матвей говорил потом:

— Я почувствовал: сейчас она перевернётся вверх колёсами. И тогда — все! Не то что вернуть её в нормальное положение, но даже выброситься не удастся, потому что между мной и землёй окажется мясорубка — вращающийся несущий винт. Ну, думаю, довольно баловаться! Отбросил я дверку, раскрыл замок привязных ремней, улучил паузу между бросками и прыгнул. Прыгнул, подзатянул несколько секунд, дёрнул кольцо. Парашют раскрылся сразу. Отдышался немного и смотрю, ищу: где вертолёт? Да вон он, метров на сто ниже меня. Перевернулся, злодей, вниз винтом, вверх колёсами и сыплет себе в этой позиции к земле. Да так ровно, спокойно, устойчиво сыплет, будто это вовсе и не он только что мотался из стороны в сторону как сумасшедший. Словно хочет сказать мне: «Вот, брат, к какой позе я всю жизнь стремился, а ты меня не пускал!»

От машины остались, конечно, одни обломки. И все же этот вертолёт успел до своей гибели сделать очень важное дело — положить начало собственного опыта молодой фирмы. Уже на выходе была следующая, более совершенная модель, та самая, которой суждено было стать прототипом первого отечественного вертолёта, пошедшего в большую серию, — Ми-1.

Машина была на выходе, а летать на ней было некому. Приземляясь после вынужденного прыжка на парашюте, Байкалов немного ушибся — не очень сильно, но вполне достаточно, чтобы

придирчивая авиационная медицина временно отстранила его от полётов.

И тут-то я получил от Михаила Леонтьевича Миля предложение взяться за испытания нового вертолёта.

Не знаю, почему он остановил свой выбор на мне: то ли сыграла роль моя застарелая — со времён трехколесного «птеродактиля» — склонность ко всякой летающей экзотике (а вертолёт в сорок девятом году ещё прочно числился по ведомству экзотических летательных аппаратов), то ли запомнился Милю интерес, с которым я как-то при встрече расспрашивал его о полётах Байкалова, а может, по какой-нибудь другой причине, но так или иначе предложение было сделано. И ничто не мешало мне принять его. Эпопея с испытаниями «Ту-четвёртых» к этому времени уже закончилась, «двадцатку» благополучно сдали заказчикам, и я летал то на одном, то на другом самолёте по текущим, не бог весть каким интересным заданиям. Словом, предложение Миля пришлось как нельзя более кстати.

Начать освоение вертолёта пришлось с висений над самой землёй, во время которых Байкалов, стоявший в вихре снега и пыли неподалёку от носа машины, исполнял нечто вроде шаманского танца: подпрыгивал, приседал, всячески извивался, махал руками, пытаясь как можно более оперативно и наглядно выдавать мне то, что именуется у лётчиков ЦУ (ценные указания).

Откровенно говоря, ни старания Байкалова, ни мои собственные попытки прочувствовать поведение вертолёта на висении особого успеха не имели. Все внимание уходило на противодействие активным попыткам машины завалиться то на нос, то на хвост, то на бок, и толком приноровиться к ней никак не удавалось. Для этого нужно было попробовать её в движении.

И я самочинно пустился в полет на высоте десяти—пятнадцати метров над лётным полем аэродрома. С самолётных позиций такая высота, конечно, выглядит ничтожной, но падать с неё все же не рекомендуется: как-никак это трех-четырехэтажный дом. Кстати, последнее обстоятельство представляло отнюдь не один лишь теоретический интерес: неустойчивый аппарат в моих ещё неопытных руках сразу же стал угрожающе раскачиваться с быстро возрастающей амплитудой.

Погасить эти колебания оказалось чрезвычайно трудно: суёшь ручку вперёд, а машина как ни в чем не бывало продолжает валиться на хвост, и только когда ручка отдана к приборной доске до отказа, внезапно «спохватывается» и переваливается на нос, да так, что полностью отклонённой в лихорадочном темпе назад ручки не хватает, чтобы удержать её.

Прозрачный застеклённый нос вертолёта то задирался в

равнодушное (что ему мои неприятности!) бледно-голубое зимнее небо, то устремлялся к накатанному аэродромному снегу, ярко-оранжевым самолётам базировавшейся по соседству полярной авиации, каким-то автомашинам, каткам, сараям — подо мной мелькали уже окраины лётного поля.

Я был очень занят в эти секунды, но представляю, какого страху натерпелись во время моих курбетов оставшиеся на стоянке Миль, Байкалов, ведущий инженер Герман Владимирович Ремизов и механик Виктор Васильевич Макаров — мой сослуживец ещё по отделу лётных испытаний ЦАГИ. Он-то на правах старого знакомства и высказал мне потом откровеннее всех, что они думали об этом подлёте вообще и личности выполнявшего его лётчика в частности.

Но фокусы продолжались недолго. В конце концов я уловил нужный темп и размах работы ручкой — действительно, на ходу это оказалось гораздо понятнее, чем на висений, — и привёл машину в должное повиновение.

Назад — над проплывавшими теперь подо мной в обратном порядке теми же сараями, катками, автомашинами и самолётами — я летел к стоянке уже вполне чинно, аккуратно строя маршрут по периметру лётного поля. Внимания теперь хватало даже на такие эстетические излишества, как точное выдерживание постоянной высоты.

Немного не долетая до стоянки, я, окончательно обнаглев, позволил себе пойти на мелкую провокацию: энергичным движением ручки намеренно загнал машину вновь в режим раскачки. Загнал и тут же, позволив ей перевалиться по одному разу с боку на бок, прекратил колебания. Да, значит, это не случайность, что она в конце концов послушалась меня две минуты назад. Кажется, я уловил, как надо управлять вертолётом: упреждая его собственные стремления мелкими, энергичными движениями.

После этого хорошо запомнившегося мне подлёта первый вылет прошёл просто. Я сделал большой круг на высоте ста — ста пятидесяти метров вокруг аэродрома, прошёл над зеленоватым льдом водохранилища с множеством замерших над лунками рыбаков, развернулся вокруг увенчанного звездой (вблизи она оказалась неожиданно большой) шпиля на здании речного вокзала, сделал полный замкнутый вираж и пошёл на посадку.

Начались нормальные полёты по программе испытаний.

Время от времени вертолёт преподносил сюрпризы — к счастью, сравнительно мелкие. Особенно оперативно — без минуты промедления — он наказывал меня за попытки автоматически, не думая, применять к нему привычные приёмы

управления самолётом. Как-то раз при спуске, когда до земли оставалось метра три, налетевший сзади лёгкий порыв ветра чуть-чуть поддал машину вперёд. Чтобы парировать это движение, я чисто рефлекторно, по-самолётному, взял ручку управления немного на себя. Вертолёт послушно попятился наподобие рака назад, а затем так энергично провалился вниз и так крепко трахнулся о землю, что не знаю, как только шасси выдержало! Я упустил из виду, что в подобной ситуации вертолёт ведёт себя диаметрально противоположно самолёту.

Оказывается, не всякий автоматизм полезен!

* * *

И вот наступил день, когда работа была закончена. Все конструкторское бюро собралось в самом большом из немногих занимаемых им в то время помещений. В лабиринте чертёжных станков — кульманов — на стульях, скамейках, даже столах расселись люди. Те, кому не хватило места, стояли вдоль стен. За пыльными, остеклёнными в мелкую клетку окнами сгущались лиловые зимние сумерки, но в комнате от множества зажжённых над столами ярких ламп было светло и даже, казалось, тепло. Впрочем, конечно, не лампы грели нас в этот вечер! Всех присутствовавших охватил настоящий душевный подъем. Да как могло и быть иначе после всего, что пришлось преодолеть молодому коллективу прежде, чем собраться по такому торжественному поводу?!

Позади были долгие месяцы напряжённой — с утра до позднего вечера — работы, изнуряющие авралы, досадная авария первой машины, полный набор трудностей — от чисто технических до сугубо дипломатических (оказывается, не обходится дело и без них, особенно на первых порах существования молодой, ещё только претендующей на своё место под солнцем организации).

Фирма все-таки сделала свой вертолёт!

Но и он, этот вертолёт, в свою очередь, «сделал» фирму. Её право на существование было убедительно доказано.

— Товарищи, — сказал главный конструктор, — у нас с вами сегодня радостный день: успешно закончены лётные испытания нашей машины…

Он говорил о результатах испытаний и дальнейших планах КБ, напоминал факты, называл фамилии. Его слушали с волнением, которое было нетрудно понять.

Когда на свет рождается что-то новое, нужное людям — более

совершенная, чем её предшественники, машина, дом, мост, дорога, книга, картина, — авторы этого нового всегда испытывают едва ли не самое сильное из всех возможных видов человеческого удовлетворения. В авиации новое создаётся вопреки распространённому заблуждению не единолично. Новый самолёт — не рисунок и не стихотворение. Для его рождения нужно не одно гениальное озарение, а упорный творческий труд множества людей. И каждый из них (конечно, далеко не в одинаковой степени) законно испытывает это могучее чувство авторского — точнее, соавторского — удовлетворения. Испытывал его не раз в своей жизни и я.

Но в тот вечер я чувствовал не только причастность, пусть в самой малой степени, к рождению новой машины, но и полезность своего труда для становления молодого творческого коллектива. Это ещё больше, чем внести свой вклад в создание самолёта или вертолёта: что ни говорите, а жизнеспособных конструкторских бюро в природе существует значительно меньше, чем просто удачных типов летательных аппаратов.

Однако на этом запомнившемся мне собрании праздники не закончились. Правда, то, что должно было последовать за ними, выглядело по-праздничному лишь внешне, а по существу представляло собой нелёгкую, порой даже коварную, но, к сожалению, в условиях реальной жизни небесполезную работу.

Речь шла о так называемых показных, то есть демонстрационных, полётах.

Лётчики, механики и едва ли не все другие авиационные специалисты дружно не любят их. Не берусь точно сформулировать причину этой неприязни. Может быть, сказывается раздражающее людей дела отсутствие видимой, конкретной пользы от таких полётов.

Возможно, играет некоторую роль и не очень благоприятная статистика происшествий, почему-то приключающихся на показных полётах относительно чаще, чем на большинстве иных, — гибель Гринчика на первом реактивном МиГе была ещё свежа у всех в памяти.

Так или иначе, антипатия к данному виду лётной работы налицо. И один из механиков нашего вертолёта откровенно выразил её, отреагировав на известие о предстоящих полётах ворчливым заявлением:

— Ну, держись, ребята: нас ждёт большая показуха!

Никакого положительного эффекта от подобных дипломатических мероприятий он признавать не желал.

Впрочем, ко мне грядущая «показуха» прямого отношения уже не имела. Руководство КБ решило, что демонстрационные полёты

должны выполняться своими силами, без варягов. Да и дело, для выполнения которого я был прикомандирован к КБ, — девяносто три полёта по программе испытаний вертолёта — было закончено.

Я задержался немного только для того, чтобы во время первого из серии показных полётов посмотреть, как выглядит вертолёт в воздухе: ранее я такой возможности, по понятным причинам, не имел. Удовольствие от этого зрелища я получил полное: стройная, похожая на стрекозу машина, поблёскивая анодированными золотистыми боками, с бодрым стрекотанием неторопливо парила над лётным полем.

После этого я сердечно простился со всеми — от мала до велика — сотрудниками КБ и отправился восвояси, имея все основания полагать, что этот вертолёт навсегда ушёл из моей жизни.

Однако судьба — капризная авиационная судьба — решила иначе.

Спустя две недели меня срочно вызвал к себе начальник лётной части института.

— Видишь, Марк, — начал он, — говорил я тебе, что зря ты напрашиваешься на эту сверхновейшую технику. К сожалению, я оказался прав.

— А что случилось?

— Случилась катастрофа. Только что позвонили: ваш вертолёт разбился… Матвей погиб…

Оказалось, что Байкалов успел сделать на этой машине четырнадцать полётов. Последний из них — четырнадцатый — был уже не показным, а перегоночным. Взлетев с лётного поля, на котором проводились испытания, лётчик должен был посадить вертолёт на аэродроме заказчиков. И взлёт и весь полет проходили нормально. Придя на место назначения, вертолёт сделал ещё один круг, затем подлетел к предназначенной для него стоянке, завис на высоте около ста метров над ней и начал уже было медленно спускаться по вертикали, как вдруг — в который раз это злосчастное «вдруг»! — резко забросил свой длинный стрекозиный хвост в сторону, завалился на бок и, описав полвитка крутой спирали, врезался в землю…

* * *

И вот снова аварийная комиссия.

Не раз приходилось мне участвовать в их работе — едва ли не самой тяжкой из всех существующих в авиации.

Аварийная комиссия должна установить причины происшествия, с тем чтобы исключить их в будущем. Сделать это иногда бывает очень непросто. Далеко не всегда от потерпевшей аварию машины остаётся достаточно, чтобы судить о причинах, приведших её к гибели. Иногда не остаётся и живых свидетелей происшедшего… Можно было бы рассказать о многих случаях, в которых расследование причин очередной катастрофы носило почти детективный характер, заставлявший вспомнить великого сыщика Шерлока Холмса и его поражавшие юные умы методы расследования преступлений.

Когда причина происшествия установлена, надо назвать конкретного виновника (иногда этого требуют даже в тех случаях, когда причина происшествия не установлена). А это не всегда легко — проблема перестаёт быть абстрактно технической и начинает задевать (порой очень чувствительно!) живые интересы живых людей. С этой тонкой этическо-дипломатической проблемой я столкнулся в первой же аварийной комиссии, в состав которой попал, можно сказать, на заре своей испытательской деятельности.

Отдел лётных испытаний ЦАГИ перебазировался на новый, специально построенный для него аэродром — просторный, удобный, с широкими бетонированными взлётно-посадочными полосами и даже омывающей его с одной стороны рекой, в которую можно было бегать купаться между полётами — почти «без отрыва от производства».

Все было очень хорошо на новом месте, но его — на то оно и новое — приходилось осваивать. Для лётчика это означало прежде всего детально, до последних мелочей, изучить район аэродрома, начиная с ближайших подходов. На одном из таких подходов с нашим новым лётным полем вплотную граничило яркое жёлтое пятно свежей песчаной разработки.

В один прекрасный день вдоль границы аэродрома в этом месте, ничего не сообщив нам, установили столбы для будущей телефонной линии.

Только что отёсанные, не успевшие потемнеть деревянные столбы с воздуха были совершенно незаметны — они терялись на фоне такого же золотисто-жёлтого песка.

Первым убедиться в факте их существования довелось Г.М. Шиянову — впоследствии одному из виднейших советских испытателей, но в то время ещё совсем молодому, ненамного менее зеленому, чем я, лётчику.

Заходя на посадку на истребителе И-153, он перед самой землёй, на выравнивании почувствовал резкий удар, от которого вся машина вздрогнула, качнулась и была удержана в

повиновении только благодаря энергичным действиям лётчика. Причина этого удара тут же выяснилась — концом правого нижнего крыла самолёт задел за злополучный столб. Правда, с посадкой повреждённого истребителя Шиянов справился отлично, и дело обошлось несравненно благополучнее, чем могло бы.

Но самолёт так или иначе оказался повреждённым, и в согласии с действующими на сей счёт положениями приходилось назначать аварийную комиссию. Председателем её утвердили Александра Петровича Чернавского, а членами — инженера по эксплуатации Николая Петровича Сувирова и меня.

Особенно копаться в исследовании прямых и косвенных причин происшествия высокой комиссии не пришлось: и те и другие были очевидны. Сложности начались, когда дело дошло до составления аварийного акта и, в частности, того его пункта, в котором должен быть указан конкретный виновник происшествия.

По существу, конечно, виноват был человек, распорядившийся установить эти чёртовы столбы в столь неподходящем для них месте. Но указать этого человека в графе «Конкретный виновник» мы не могли хотя бы потому, что обнаружить, кто именно отдал такое приказание, так и не удалось. Ещё меньше хотелось нам загонять в эту графу Юру Шиянова! Конечно, мы понимали, что столба он не заметил. Но его не заметил бы, наверное, никто из нас. Разглядеть перед самой землёй жёлтый столб на фоне жёлтого же песка не так просто. Да и не должен был торчать этот проклятый столб в полосе подхода у самой границы лётного поля!

И мы придумали, как нам казалось, совершенно гениальный дипломатический ход. В графе «Конкретный виновник» было записано: «Нисходящий поток воздуха»…

Добрых два года — до самого начала войны — преследовал меня потом этот нисходящий поток! Редкое собрание обходилось без упоминания моей скромной персоны как глубоко погрязшей в гнилом либерализме, кумовстве, беспринципности и прочих грехах, только из-за которых, оказывается, и не удавалось до той поры нашему славному коллективу покончить с аварийностью! Что говорить, если отвлечься от формы этих упрёков и завидного постоянства, с которым они длительное время произносились, основания для них, конечно, были. Нисходящий поток мы оклеветали зря.

Но назвать конкретно виновника происшествия сплошь и рядом бывает, независимо от дополнительных психологических обстоятельств, действительно очень трудно.

Разбиралась как-то авария одного истребителя. Когда дело дошло до деликатных пунктов распределения персональной ответственности, председатель комиссии, неуютно поёжившись, предложил:

— Ну что ж, приступим, как говорил Остап Бендер, к материализации духов и раздаче слонов?..

— А чего тут особенно материализовать и раздавать? — бросил в ответ на это самый бойкий (хотя вряд ли самый вдумчивый) из присутствующих. — Дело ясное: ошибка в пилотировании!..

«Ошибка в пилотировании…» А что это, в сущности, такое? Все мы отлично знаем, что такое арифметическая ошибка: так сказать, дважды два — пять. Приблизительно представляем себе сущность ошибки сапёра, который, как известно, ошибается один раз в жизни. Довольно уверенно судим о житейских ошибках (правда, преимущественно не о собственных, а совершаемых другими людьми): от оценки прогноза погоды на завтра до выбора достойного спутника жизни.

Но что же такое ошибка лётчика?

Не следует думать, что она представляет собой просто неверный выбор одного из двух возможных вариантов действия. Скажем, полет в одном направлении вместо другого или перекладка рычага уборки шасси, когда нужно было бы взяться за рычаг уборки закрылков.

Бывают, конечно, у лётчиков и такие ошибки, но очень редко. Не они делают погоду в длинном перечне аварийных происшествий, отнесённых к этой удобной графе.

Гораздо чаще так называемая ошибка пилотирования заключается совсем в другом.

Известно, что точность — категория сугубо относительная. Абсолютная точность нигде — ни в быту, ни в науке, ни в технике — недостижима. В каждом отдельном случае речь может идти лишь о величине допустимой ошибки, в пределах которой мы полагаем нужную степень точности соблюдённой. Мы считаем, что пришли в назначенное место точно вовремя, если опоздали, скажем, на несколько секунд, и говорим, что стали точно на середине комнаты, даже если отклонились от этой середины на несколько миллиметров. Никому не придёт в голову требовать от печника той же точности, что от часовщика.

Итак, все дело в том, какой величины ошибка может быть допущена без ущерба для результата дела. И конечно, в том, насколько способен человек (или машина — все сказанное может быть с полным правом отнесено и к ней) удержаться в пределах реально осуществимой «полосы» допустимых ошибок, которые мы

поэтому как бы и не считаем ошибками. Лишь с выходом за пределы этой «полосы» начинается ошибка в обычном, нематематическом смысле этого слова.

Объяснять все это на аварийной комиссии было бы чересчур долго. Вместо этого один из её членов — сам лётчик-испытатель — просто спросил:

— Ошибка пилотирования? А в чем конкретно она выразилась?

— Как в чем? В инструкции ясно сказано, что лётчик не должен допускать кренов, превышающих…

— Хотите, я вам напишу инструкцию, как ходить в цирке по канату? Для этого всего только и надо, что держать центр тяжести вашего тела в вертикальной плоскости, проходящей через натянутый канат. Вот напишу так и пошлю вас в цирк: извольтека, ходите! А если упадёте, скажу, что сами нарушили инструкцию. В ней ведь «ясно сказано»…

И вопрос был решён: в акте комиссии указывалось на чрезмерную «строгость» аппарата и необходимость упрощения техники его пилотирования. Об ошибке пилота не было ни слова.

Но катастрофа М.К. Байкалова столь жарких дебатов не вызвала. Спорить было не о чем. Лётчика винить явно не приходилось. Причина несчастья заключалась в разрушении вала рулевого винта.

Вся история разрушения была буквально написана в месте излома. Вот чернеет первопричина беды — маленькое, почти точечное разрушение материала. От него в обе стороны по сечению трещины отходят первые, уже успевшие потемнеть её участки. Затем, как бы ступеньками, идут все более светлые следы её дальнейшего распространения и, наконец, совсем белый свежий излом — разрушение тонкой перемычки, на которой до последнего момента держался вал.

Гибель подстерегала этот вертолёт с самого начала.

Никто не мог бы предсказать, на каком полёте это произойдёт: первом, десятом, сороковом, сотом?

Это произошло на сто седьмом…

В наши дни подобная катастрофа практически невозможна — современные методы дефектоскопии надёжно гарантируют это.

Да и тогда — стоило валу, уже выдержавшему многие часы работы, дотерпеть ещё хотя бы несколько десятков секунд, оставшихся до приземления, и все обошлось бы благополучно. Вал, конечно, так или иначе неминуемо должен был лопнуть, но случилось бы это на земле, от ударной нагрузки в момент следующего запуска. Катастрофа не состоялась бы.

* * *

А вертолёт выжил. Конечно, не тот самый экземпляр, который разбился в этот несчастливый день, а его многочисленные собратья, или, если хотите, потомки — серийные машины Ми-1, многие годы летавшие в наших Военно-Воздушных Силах, в гражданской авиации, даже в аэроклубах.

Лет через десять после взлёта первого Ми-1 вышла в свет его пассажирская модификация, наименованная «Москвичом». Появился затем и вертолёт с газотурбинными двигателями — Ми-2, построенный как развитие конструкции того же Ми-1.

Долгая жизнь получилась у этой машины!

Много талантливых людей — учёных, конструкторов, инженеров — приложили руку к становлению отечественного вертолётостроения. Внесли свой большой вклад в это дело и лётчики-испытатели винтокрылых машин С.Г. Бровцев, В.В. Виницкий, Ю.А. Гарнаев, М.Д. Гуров, Д.К. Ефремов, Р.И. Капрэлян, В.П. Колошенко, Е.Ф. Милютичев, Г.А. Тиняков.

Мне же довелось испытать за свою жизнь всего лишь… полтора вертолёта. Да, да, именно полтора!

Через полгода после окончания испытаний Ми-1 я, на сей раз уже как «дипломированный» вертолётчик, получил предложение заняться новой машиной — Як-100 — такой же схемы и почти таких же размеров, как мой недавний крестник.

К сожалению, довести эти испытания до конца мне не довелось. Обстоятельства неожиданно сложились так, что я — впервые в жизни — вынужден был бросить начатое дело на полдороге. Пошла смутная, продолжавшаяся несколько лет и закончившаяся только после пятьдесят третьего года полоса в моей (да и не в одной только моей) биографии.

Впрочем, не о том сейчас речь.

Так или иначе, ещё «полвертолета» испытать мне пришлось. И я не жалею об этом хотя бы потому, что совместная работа по этим испытаниям послужила поводом для нашего первого знакомства с ведущим конструктором этого вертолёта Игорем Александровичем Эрлихом, знакомства, которое со временем перешло в прочную дружбу.

Я не встречал до этого другого конструктора, который с таким глубоким, непоказным вниманием и пониманием воспринимал каждую мысль, наблюдение, даже мелкое частное замечание любого из своих сотрудников, не говоря уже о ведущем лётчике. Это не значит, конечно, что он обязательно соглашался с ними. Но он неизменно брал все исходящее от окружающих в обработку со всей силой своего острого аналитического ума и с

таким добросовестным азартом, будто это были его собственные мысли. Демократизм мышления — одна из самых редких форм проявления демократизма. Трудно переоценить вред, который наносит делу позиция руководителя, признающего лишь за самим собой монопольное право изрекать что-то новое.

Конечно, не одно это свойство — умение слушать людей — определяет облик конструктора. Но оно больше, чем любое иное, проявлялось в общении Эрлиха с нами — участниками лётных испытаний вертолёта.

В нашей литературе и драматургии почему-то процветают два основных типа деятелей науки и техники. Один — ужасно талантлив, все знает, все может, но никого кругом не слушает и самолично, так сказать, из собственного нутра выдаёт одну за другой драгоценные идеи. Второй же — пронырливый и бесталанный, ничего сам придумать не в состоянии, а посему рыщет — более или менее явным для окружающих образом — по мозгам своих коллег, из каковых в мелкособственнических целях (диссертация, премия и т.п.) и извлекает прогрессивные идеи.

В жизни чаще всего бывает не так. Талант большого конструктора многокомпонентен. Собственная высокая творческая потенция, конечно, входит в число этих компонентов, но на ней одной далеко не уедешь. Не в меньшей мере нужен и, если можно так выразиться, талант восприятия всего прогрессивного, перспективного или хотя бы таящего в себе пресловутое рациональное зерно, что носится вокруг. Все равно один человек, будь он хоть семи пядей во лбу, физически не в силах сделать те тысячи и десятки тысяч творческих находок, без которых не создать современной машины. В Эрлихе я увидел сочетание обеих этих черт настоящего конструктора: и собственную творческую потенцию и остро развитое чутьё ко всему прогрессивному.

Вертолёты в то время едва выходили на широкую дорогу массовой серийной эксплуатации. Другие летательные аппараты — те же самолёты, например, — имели перед ними несколько десятков лет форы. И конечно, чтобы ускоренным темпом пройти этот путь, надо было прежде всего отдать себе отчёт в том, что же в вертолётах хорошо, а что — плохо.

Казалось бы, все истинные друзья вертолётов должны были активно стремиться к такой расстановке точек над "i", а противиться ей могли одни лишь враги вертолётостроения (буде, конечно, таковые нашлись бы).

Увы, в действительности все произошло иначе. Жизнь преподнесла мне ещё один урок того, как опасно чересчур прямолинейно следовать дорогой формальной логики.

Главными противниками попыток составить реестр основных грехов устойчивости и управляемости вертолётов выступили… самые активные энтузиасты этого вида авиационной техники!

Им казалось, что всякое слово критики, сказанное по адресу их любимых детищ, принесёт страшный вред новому, едва встающему на ноги делу, подорвёт доверие к нему со стороны кого-то «наверху» и отбросит наше вертолётостроение назад с только что завоёванных исходных позиций.

Это был не первый (и далеко не последний) случай, в котором я имел возможность убедиться, какой большой вред могут принести любимому делу его энтузиасты. Им обязательно нужен некий противовес, хотя бы в виде «скептиков»-носителей критического элемента, чтобы трезво, спокойно, действительно объективно разобраться во всех плюсах и минусах нового дела.

К сожалению, в случае, о котором идёт речь, таких действительно объективных людей оказалось очень немного. Видные уже в те годы аэродинамики, специалисты по теории винтов и винтокрылых аппаратов Л.С. Вильдгрубе и Б.Я. Жеребцов, тот же И.А. Эрлих — вот, пожалуй, и все.

Впрочем, не будем чересчур строго судить их тогдашних оппонентов. Боязнь правды — слабость, присущая далеко не только им одним…

* * *

В наши дни — не только на аэродроме, но и на городской улице или сельской дороге — редко кто остановится и задерёт голову, чтобы проводить взглядом летящий вертолёт.

Однако превращаться в обыденное — удел далеко не всякой экзотики.

Существовало немало летательных аппаратов, которые, родившись экстраординарными, так экстраординарными (если не навсегда, то, по крайней мере, надолго) и оставались.

С одним из таких аппаратов я познакомился, правда лишь со стороны, вприглядку, в первый же год после моего поступления в отдел лётных испытаний ЦАГИ.

Из ангара на лётное поле вытащили какое-то странное сооружение — выкрашенный в яркий красный цвет овальный или, точнее, похожий на грушу в разрезе диск, плашмя лежащий на трех довольно субтильных ножках шасси. Спереди диска был пристроен мотор (в сущности, только это и позволяло называть какую-то его часть «передом»). С противоположной стороны был налеплен небольшой гребешок вертикального оперения. А в

середине имелось экранированное прозрачным козырьком углубление — кабина пилота.

Судя по всему, странное сооружение предназначалось для того, чтобы летать.

Каких только кличек не было ему дано: «блин», «клоп», «камбала», даже «тарелка» (таким образом, термин «летающие тарелки» не приходится считать послевоенным изобретением)! Впрочем, настоящее имя этого аппарата, данное ему конструктором, так скаэать, при рождении, было — «Стрела».

Мне приходилось и до этого видеть так называемые бесхвостые самолёты. Мой друг — авиационный инженер Игорь Константинович Костенко — с юности увлекался проектированием бесхвостых самолётов, планёров в летающих моделей. Много лет спустя, в суровый сорок второй год судьба забросила его на бывшую мебельную фабрику, которая была переведена на изготовление военной продукции — деревянных хвостов для штурмовиков Ил-2.

— Подумай только, какое злое издевательство! — жаловался тогда Игорь. — Всю жизнь я тянулся к самолётам без хвостов, а вынужден делать… хвосты без самолётов!

Но «блин» — легкомоторный самолёт с круглым в плане крылом конструкции А.С. Москалева — был не только бесхвостым, а и, если можно так выразиться, бесфюзеляжным и даже почти что бескрылым — во всяком случае, крыльев подобной формы мне до этого видеть не приходилось.

Один за другим наши лётчики, начиная с корифеев и кончая доморощенной молодёжью, залезали в кабину этого интересного самолёта, запускали мотор и носились по аэродрому. Красный, блестящий на солнце диск скользил над белым, свежевыпавшим снегом. Это было очень красиво, но… безрезультатно.

Безрезультатно потому, что в конце концов самолёт делается для того, чтобы летать, а не бегать по земле. А вот стремления машины оторваться от земли никто из садившихся в её кабину как раз и не обнаруживал.

— Не полетит, — постановили лётчики большинством голосов.

Но «блин» полетел.

Молодой в то время испытатель Н.С. Рыбко, обозлившись на своенравный аппарат, все-таки оторвал его от взлётной полосы! Сделав несколько коротких подлетов и убедившись, что машина в воздухе держится и слушается рулей, Рыбко в один прекрасный день, оказавшись в очередной раз в воздухе, не убрал тут же газ, а продолжал, наращивая скорость, упорно гнать машину вперёд. Пять секунд, десять, пятнадцать… Самолёт довольно легко

набрал несколько метров высоты, но выше идти что-то не захотел.

Расстояние от земли возрастало буквально по сантиметрам — у лётчиков это называется не набирать, а «скрести» высоту. Оставшиеся у ангара зрители видели, как маленький красный кружок стремительно приближался к границе аэродрома, за которой сплошной стеной стоял высокий, тёмный лес. Убирать газ поздно. Ещё несколько секунд — и машина врежется в деревья.

Невозможно, смотря летящему самолёту в хвост, с такого расстояния точно определить, сколько метров ему ещё осталось до препятствия. Что произойдёт раньше — пройдёт ли он это расстояние или наскребёт высоту, хотя бы на полколеса большую, чем у стоящих на его пути деревьев?

Долго шли эти секунды. Мне показалось уже, что дело плохо — сейчас машина врежется в верхушки!

Но нет! Она перелетела — точнее, переползла — через них. Переползла впритирку, так что только блеснула на солнце хвоя потревоженных воздушной струёй ветвей.

Мы все хором шумно вздохнули: оказывается, последние полминуты никто из наблюдавших этот трудный взлёт не дышал.

Впрочем, это ещё не был вздох окончательного облегчения. Вырвавшись из последних сил на высоту леса, подниматься дальше «блин» категорически отказывался и быстро скрылся за зубчатым частоколом деревьев. Радиосвязи с одноместным самолётом в те времена не было. Да если бы она и была, вряд ли стал лётчик в тот момент заниматься разговорами. Ничто не могло отвлечь его от отчаянной борьбы за сантиметры высоты.

…Сообщение пришло по телефону — Рыбко благополучно приземлился в Тушино. Он, едва держась выше препятствий в полёте по прямой, справедливо не рисковал вводить машину в разворот. Лететь можно было только вперёд. К счастью, там, впереди и чуть правее, лежал аэродром Тушино, и, увидев его, лётчик, недолго думая, произвёл посадку, благо вниз «блин» последовал несравненно охотнее, чем соглашался идти вверх.

— Не столько я прилетел к этому аэродрому, сколько аэродром (спасибо ему!) сам подставился под меня, — комментировал потом Коля свой несколько необычный для первого вылета маршрут.

А Чернавский уточнил:

— Полет с посадкой на другом аэродроме называется согласно наставлению перелётом… Смотрите, товарищи, «блин» уже ходит в перелёты!..

Можно было шутить — Рыбко сидел живой и здоровый среди нас.

Однако на этом история не окончилась. Казалось бы, налицо все данные, чтобы испытания оказавшегося столь строптивым самолёта тут же и закрыть. Но оставалось неясным, чем вызвана такая решительная антипатия к удалению от земли у аппарата, в сущности специально для этого предназначенного. В чем дело? Не оправдались расчёты конструктора? Допустим, но нельзя и в этом случае ограничиться глубокомысленным «тем хуже для расчётов». Ведь они будут ещё не раз применяться при создании следующих машин. Надо обязательно найти, где ошибка. Чем именно «хуже для расчётов»?

А для этого надо летать.

Летать, как бы трудно это ни было. Иногда плохо летающая машина представляет для будущего авиации даже больший интерес, чем самая что ни на есть удачная.

И Рыбко продолжил испытания «блина».

Вскоре самолёт перевезли на огромный естественный аэродром — замёрзшее Переславское озеро, над которым можно было лететь без разворотов по прямой хоть полчаса и в то же время иметь в любой момент возможность, если понадобится, немедленно приземлиться.

Конечно, летать все равно было трудно. Новое всегда трудно.

Но результаты полностью окупили все треволнения, хлопоты и энергию, затраченные участниками работы, и в первую очередь — Николаем Степановичем Рыбко.

«Блин» залетал!

Он бодро забирался на полуторакилометровую высоту, свободно разворачивался в любую сторону, взлетал, садился — словом, исправно делал все, что положено приличному, уважающему себя аэроплану.

Дело оказалось в том, что на этой машине поначалу летали… неправильно. Выяснилось, что все её качества расцветают на непривычно больших углах атаки — в таком задранном кверху носом положении, с которого самолёты, имеющие крыло нормальной формы и удлинения, немедленно сорвались бы в штопор.

Все это нашло полное подтверждение и в продувках крыльев малого удлинения в аэродинамических трубах. Единственное, что остаётся для меня загадкой и по сей день, это — почему полёты предшествовали продувкам, а не наоборот.

Польза от познания нового почти никогда не отыгрывается сразу. Но рано или поздно приходит и её час!

Сейчас, наблюдая, как взлетают и садятся, высоко задрав носы к небу, современные сверхзвуковые самолёты с крыльями малого удлинения, я каждый раз вспоминаю смелые новаторские

полёты Н.С. Рыбко на маленьком экспериментальном самолётике А.С. Москалева.

В конце концов экзотика дала свои плоды: конкретные, реальные, пригодные для каждодневного употребления.

Более того: в наши дни существуют и успешно летают самолёты, даже по очертаниям очень похожие на летавшую тридцать лет назад «Стрелу», первое появление которой на испытательном аэродроме вызвало такое веселье у многих его обитателей. Новое всегда непривычно. А вот насколько оно перспективно — в этом разобраться правильно с первого взгляда удаётся далеко не всегда. И — не всем…

* * *

В последние месяцы войны до нас стали доходить отрывочные слухи о том, что в Германии построен и летает ракетный, то есть имеющий жидкостный реактивный двигатель (ЖРД), самолёт, подобный нашему, на котором ещё в сорок втором году летал и впоследствии погиб лётчик-испытатель Г.Я. Бахчиванджи.

Слухи эти быстро обрастали подробностями. Выяснилось, что интересующая нас машина именуется «Мессершмитт-163», что она имеет стреловидное крыло, лишена горизонтального оперения и установленное на ней колёсное шасси не убирается, а сбрасывается сразу после взлёта, посадка же производится на небольшую выпускную лыжу.

В общем аппарат по всем статьям должен был быть весьма интересным.

Несколько фронтовых лётчиков даже видели Ме-163 в воздухе.

И вот, наконец, трофейный экземпляр этого не похожего ни на какой другой — снова экзотика! — самолёта стоит перед вами. Устойчивость и управляемость такой машины стоили того, чтобы подробно их исследовать.

Задача осложнялась тем, что возникли непредвиденные трудности с освоением установленного на Ме-163 двигателя «Вальтер». Поначалу казалось, что стоит прогнать его на стенде, отработать запуск, попробовать на разных режимах, и можно идти с ним в воздух. Но все это было легче сказать, чем сделать!

Начать с того, что для «пленного» двигателя у нас не оказалось топлива. Он работал на перекиси водорода, причём пожирал эту не принятую у нас пищу в таких количествах, что для удовлетворения его потребностей пришлось бы специально

расширять заводское производство перекиси, не говоря уже о реальной угрозе резкого сокращения численности такой нужной категории населения, как блондинки!

Итак, двигатель задерживался.

Разрешена эта проблема была в стиле Александра Македонского, в своё время разрубившего гордиев узел, вместо того чтобы возиться, распутывая его.

Двигателя нет?

Ну что ж, будем летать без двигателя!

Опыт в проведении подобных полётов у нас уже был. Именно таким образом — в безмоторном варианте — испытывались «летающие лаборатории» конструкции П.В. Цыбина, самолёт М.Р. Бисновата 302-П и даже знаменитый первенец мирового ракетного самолётостроения БИ-1: перед установкой ЖРД лётчик-испытатель Б.Н. Кудрин облетал его в виде планёра.

Конечно, все эти машины по своим параметрам к категории планёров явно не относились. И тем не менее с ними обращались как с планёрами: поднимали в воздух и затаскивали на нужную высоту при помощи буксировки на длинном гибком тросе за самолётом-буксировщиком. А затем испытуемая машина отцеплялась и, снижаясь, выполняла все заданные режимы. Конечно, делать все это на летательном аппарате, гораздо более тяжёлом, инертном, обладающем значительно большей скоростью снижения, чем планёр, было непросто. Но ничего лучшего предложить никто не мог. Приходилось летать на «непланерах» так, как оно положено на планёрах.

Много лет спустя выяснилось, что в точности то же произошло и с самим Ме-163. Строить этот самолёт начали в 1941 году, изготовили 70 штук и испытали их все в безмоторном варианте — на буксире и в планирующем полёте, пока, только в 1943 году, не был доведён на стенде предназначенный им двигатель.

Впервые я попробовал, что такое полет на буксире, ещё до войны. Один из первых мастеров советского планеризма, Борис Киммельман, работавший некоторое время лётчиком в ЦАГИ, затащил меня однажды на небольшой подмосковный аэроклубный аэродром. Подозреваю, что его гостеприимство было несколько подогрето некими дополнительными, вполне практическими соображениями: из всех аэроклубных лётчиков на самолёте Р-5 летал он один, и, следовательно, ему была уготована участь целый день буксировать других, не имея возможности полетать на планёре самому. Во всяком случае, скоро после нашего приезда Киммельман как бы экспромтом изрёк:

— Слушай! А что, если бы ты стаскал меня разок наверх на «Р-пятом»? Не возражаешь?

Конечно, я не возражал. Мотивы, толкнувшие Бориса на всю эту нехитрую дипломатию — непреодолимая тяга к полётам, — были мне понятны и представлялись вполне уважительными. А кроме того, я не без удивления обнаружил, что, попав на аэроклубный аэродром, неожиданно размяк: открытая, ничем не огороженная площадка, не очень ровный, покрытый травкой грунт, легкомоторные учебные самолёты, среди которых даже двухместный разведчик Р-5 выглядел не по достоинству солидно, юноши и девушки в лёгких синих комбинезонах, — каких-нибудь три-четыре года назад точно в такой же обстановке начинал летать в Ленинградском аэроклубе и я сам.

Отказать аэроклубовцам в чем бы то ни было, а особенно в такой мелочи, было невозможно. И я, сев в кабину «Р-пятого», чтобы «стаскать разок наверх» Бориса, как-то незаметно провёл в этой кабине, буксируя одного планериста за другим, весь свой выходной день.

В следующий выходной я опять явился к своим новым друзьям-планеристам. На этот раз среди них оказался ещё один лётчик, летающий на самолёте Р-5. И я получил возможность попробовать, что за штука буксирный полет на планёре.

Мы с Киммельманом сели в двухместный планёр Ш-10, и самолёт потащил нас вперёд. Взлёт показался мне очень несложным: разгоняясь, «Р-пятый» держал трос туго натянутым так, что слабина образоваться не могла, и только в установившемся полёте с постоянной скоростью я столкнулся с некоторыми трудностями. Чтобы не допускать излишнего провисания троса, приходилось маневрировать: своевременно выбирать слабину небольшим уходом вверх или в сторону — в противном случае она с резким рывком выбиралась уходящим вперёд самолётом. Это называлось «дёргать» и было одинаково неприятно и буксировщику и буксируемому.

Но зато после отцепки все сложности сразу кончились. Стало тихо. Исчез запах выхлопных газов, долетавший до этого вместе с воздушной струёй от буксировщика. Планёр легко парил в воздухе, мягко покачиваясь на невидимых ухабах атмосферных потоков.

Ни на одном летательном аппарате не чувствуешь себя в такой степени птицей, как на планёре!

Я провёл у своих гостеприимных аэроклубных друзей несколько свободных дней, вволю полетал на разных планёрах и, можно сказать, только тогда начал как следует входить во вкус этого замечательного дела, потому что полёты со склона горы,

которыми я увлекался в дни своей ленинградской юности, ни в какое сравнение ни с полётом на буксире за самолётом, ни особенно со свободным парением не шли!

* * *

Через несколько лет, уже во время войны, мне предложили облетать один ракетный самолёт. Точнее, самолёт, которому ещё предстояло стать ракетным. Этот летательный аппарат — его обозначили индексом 302-П — создала группа конструкторов во главе с М.Р. Бисноватом под ракетный двигатель, обещанный конструктором А.Г. Костиковым, которого тогда называли «создателем реактивной артиллерии» — знаменитых «катюш» (впоследствии выяснилось, что приписывать эту заслугу ему, тем более единолично, должных оснований не было). Не задалась у него работа и над двигателем для самолёта 302-П: сроки проходили, двигателя же все не было.

А пока машину в безмоторном варианте испытал лётчик С.Н. Анохин. Как всегда, после окончания программы следовал облёт новой машины несколькими испытателями — нечто вроде воздушного консилиума для получения возможно более полной качественной оценки аппарата.

Получив задание участвовать в этом облёте, я задумался о том, как поведёт себя в полёте на буксире стоящая передо мной машина. Будет ли она похожа в этом отношении на лёгкие тихоходные планёры Ш-10 или Г-9? Как буксироваться на ней? Как регулировать провисание троса? Мои раздумья разрешил Анохин.

— А вы не смотрите на трос, — сказал Сергей Николаевич (он пришёл в наш коллектив незадолго до этого, и мы с ним были ещё на «вы»). — Забудьте о нем. Держитесь, будто в строю, на одной и той же высоте относительно буксировщика, и трос сам провиснет так, как нужно.

Велика в нашем деле сила точного замечания! Я знал об этом из собственного опыта: выпуская лётчиков в самостоятельный полет на новых для них типах самолётов, ни в коем случае не следует загромождать сознание человека многословным, будто он впервые садится за штурвал, изложением всего, что и как ему придётся делать в воздухе. (Этим же, кстати, грешат и многие по сей день действующие инструкции по лётной эксплуатации и пилотированию летательных аппаратов.) А нужно тут другое — несколько лаконичных и чётких указаний лётчику о том, что в новой машине покажется ему непривычным, не таким, как на

ранее освоенных аппаратах, — остальное он отлично знает сам. Совет Анохина в этом смысле был очень точен.

Взлетев, я последовал ему и с тех пор больше никогда ни малейших затруднений в буксирных полётах — ни на этой машине, ни на какой-либо иной — не испытывал.

Когда же дело дошло до «Мессершмитта-163», моя задача облегчилась дополнительно ещё и тем, что пилотирование самолёта-буксировщика Ту-2 было поручено опытному специалисту в этой области — старейшему мастеру безмоторных полётов лётчику-испытателю Игорю Ивановичу Шелесту.

Шелест — ещё одно живое подтверждение того же, уже упоминавшегося мною правила, согласно которому способный человек редко бывает способным лишь в какой-то одной области. И искусство полёта, и конструкторско-изобретательская деятельность, и журналистика, и графика, и методика лётных испытаний, и вокальное искусство — все находило своё место в жизни Игоря Ивановича.

В связи с испытаниями Ме-163 из всех достоинств Шелеста меня, как легко догадаться, интересовало прежде всего одно — его опыт в буксирных полётах. Игорь Иванович был участником первого в СССР воздушного поезда, состоявшего из самолёта-буксировщика Р-5, который пилотировал лётчик Н.В. Федосеев, и трех буксируемых им планёров Г-9, на которых летели пилоты-планеристы С.Н. Анохин, Н.Я. Симонов и И.И. Шелест. Весной 1934 года поезд благополучно перелетел из Москвы в Крым, положив этим начало целой полосе увлечения воздушными поездами всяческого вида, начиная от одновременной буксировки одним самолётом одиннадцати планёров и кончая «цепочкой», при помощи которой был дотащен в стратосферу планёр, уже упоминавшийся в этих записках.

Буксировал Шелест классически: чётко, уверенно, без единого рывка, переходя из режима в режим так плавно, что я затруднился бы даже точно определить момент начала каждого очередного манёвра.

Все это я особенно оценил, так сказать, по контрасту, когда в одном из полётов Шелеста заменил, не помню уж, по какой причине, другой лётчик.

Квалификация этого лётчика была, вообще говоря, наивысшая, какую только можно себе представить, но специального опыта буксировки он не имел. Его дебют в этой области, невольным участником которого оказался, таким образом, и я, протекал поначалу довольно удачно. Выслушав перед стартом мои трепетные мольбы: «Пожалуйста, поплавнее!», он довольно аккуратно взлетел, мягко перешёл к набору высоты,

плавно развернулся и согрешил лишь один раз, когда понадобилось включить вторую ступень нагнетателей (устройств, обеспечивающих сохранение земной мощности моторов до определённой высоты). У Шелеста я замечал этот момент лишь по клубу дыма из выхлопных патрубков моторов да ещё по тому, как вновь возрастала снизившаяся было скороподъёмность.

Но мой новый буксировщик, следуя букве инструкции, перед включением второй ступени резко убрал газ — ему казалось, что «если быстро, то ничего». А включив вторую ступень, столь же резко дал полный газ снова.

Если вам нужно разорвать нитку, вы берете её за два конца, немного сводите руки и резким движением вновь разводите их. Короткий рывок — и нитка разорвана.

Абсолютно то же самое произошло с нашим стальным буксирным тросом. Рывок — и в воздухе между мной и хвостом буксировщика, как извивающиеся змеи, сверкнули концы разорванного троса.

Энергично развернувшись от столь предательски бросившего меня самолёта (первая задача сейчас — попасть на аэродром!), я довольно быстро убедился, что до дому, кажется, дотягиваю. Но тут же возникла вторая, не менее важная проблема: что делать с застрявшим в носу моей машины солидным — в десятки метров длиной — обрывком буксирного троса? Попытки сбросить его успеха не имели: замок, не рассчитанный на приложение усилия откуда-то сзади и снизу, заел и не открывался, сколько я ни дёргал за скобу отцепки рукой.

В памяти (она в подобных ситуациях бывает услужлива до приторности) всплыл точно такой же случай с одним планеристом, тоже вынужденным заходить на посадку с длинным несброшенным отрезком буксирного троса.

Коснувшись земли, конец троса волочился по ней, пока за что-то не зацепился и не превратился, таким образом, в подобие мёртвого якоря. В то же мгновение планёр, как бы остановленный в воздухе, со всей накопленной живой силой своего движения устремился вниз. Подобно камню в праще, мелькнул он по дуге круга, радиусом которого служил обрывок буксирного троса, и врезался в землю.

Нет, такой вариант ни к чему! От троса надо любым способом избавляться — иначе ничем хорошим сегодняшний полет не кончится. Но продолжать без толку дёргать скобу замка отцепки тоже бессмысленно: нет оснований ожидать, что, не открывшись от тридцати дерганий, он откроется от трехсот. Надо придумать что-нибудь ещё.

И я решил попробовать сочетать повторные дергания скобы с

энергичным манёвром: дать короткое крутое снижение, а как только машина разгонится, резко, с хорошей перегрузкой рвануть её кверху. От перегрузки «вес» троса увеличится, да и рваться из закусившего его замка он будет как бы немного в другую сторону — больше вниз, чем назад. Попробуем! Тем более что ничего лучшего в голову не приходит.

Трос сорвался с четвёртой попытки, когда до земли оставалось едва несколько сот метров и маневрировать было уже почти негде… Неосторожный рывок буксировщика обошёлся всего одним невыполненным заданием — в общем гораздо дешевле, чем можно было бы ожидать.

* * *

Полёты на безмоторном Ме-163-"карасе", как его прозвали механики за напоминающие эту рыбу очертания остроносого пузатого фюзеляжа, — протекали похоже друг на друга.

Машину устанавливали в начале взлётной полосы. Сюда же подруливал и становился на положенном расстоянии перед «мессершмиттом» буксировщик Ту-2. Между ними, прямо на бетонных плитах полосы, раскладывали буксирный трос и подсоединяли его к замкам.

Только после этого я залезал в свою пахнущую немецким авиационным лаком кабину. Оказывается, все органы чувств, даже обоняние, участвуют в формировании того, что мы называем обликом, неповторимо присущим каждой машине. Немало полетав на разных «Мессершмиттах», «Бюккерах» и «Юнкерсах», я уже успел принюхаться к этому «немецкому» запаху.

Последняя проверка радиосвязи с землёй и буксировщиком. Контрольный пуск приборов-самописцев. Буксировщик медленно проползает на несколько метров вперёд, чтобы выбрать слабину троса. Все — можно взлетать.

Во время разбега самолёта я обычно не видел; натянутая струна буксирного троса уходила прямо в густую клубящуюся мглу, поднятую винтами. Сразу после отрыва от земли надо было держать ухо востро: попав в возмущённую буксировщиком струю, «карась» бросался в резкие, неожиданные крены, провалы, взмывания, которые приходилось энергично парировать, чтобы не стукнуться о все быстрее мелькавшие под нами бетонные плиты взлётной полосы. Три-четыре метра высоты — можно нажимать кнопку сброса колёсной тележки. Она свою задачу уже выполнила и теперь висит под машиной мёртвым грузом; совершенно ни к чему в течение всего полёта таскать его с собой. Наконец из мглы

выступают очертания самолёта. Между килями его двухвостого оперения поблёскивает плексиглас кормовой кабины; там сидит механик, выполняющий сейчас обязанности «воздушного сцепщика». Контуры Ту-2 устойчиво проектируются чуть ниже горизонта — моё законное место в строю занято. «Поезд» набирает высоту.

Три… четыре… пять километров остаётся между нами и землёй. Все лежащее внизу просматривается сквозь вуаль туманной дымки — не так уж прозрачна земная атмосфера, как обычно думают. Единственный реальный, совершенно вещественный предмет во всем окружающем меня мире — наш буксировщик. На туманном фоне горизонта он контрастно выделяется, будто нарисованный яркой тушью на акварельной картинке. Каждая его деталь — даже поблёскивающие на солнце прозрачные диски вращающихся винтов — представляется сейчас более вещественной, чем целый город, проплывающий глубоко внизу.

Высота шесть километров. Шелест хитро рассчитал маршрут полёта так, чтобы набрать заданную высоту за один круг (лишние развороты — дополнительное осложнение моей работы) и оказаться к этому моменту носом к нашему аэродрому на расстоянии десяти—двенадцати километров от него.

«Воздушный сцепщик» утверждал, что наш маршрут проходит «через три области и две губернии».

Предупредив по радио, что отцепляюсь — это адресовано не столько Шелесту, сколько земле, которая обязана обеспечить безмоторному аппарату беспрепятственную посадку, — протягиваю руку и дёргаю «ту самую» скобу.

Лёгкий толчок — и «мессершмитт» замирает в воздухе.

Быстро удаляясь вперёд, буксировщик энергично ложится в глубокий крен и крутым разворотом, будто это и не он только что добрых полчаса вёл себя так подчёркнуто чинно и плавно, уходит в сторону. Это Шелест освобождает мне место для свободного маневрирования.

«Карась» теряет скорость. Я помогаю ему в этом, выбирая ручку управления на себя. Первый пункт задания, составленного нами с ведущим инженером Игорем Михайловичем Пашковским — моим товарищем ещё по Ленинградскому политехническому институту, — исследование поведения машины на больших углах атаки. Краем глаза вижу, как вздрогнули и бурно затрепыхались специально для этого наклеенные шёлковые ленточки на крыльях, — благодаря им делается видимым течение омывающего машину воздушного потока. Включены самописцы, с жужжанием работают киносъёмочные камеры. Скорость

продолжает падать. Ленточки свидетельствуют, что поток сорван уже почти на всей поверхности крыла. Воздух больше не держит передранную машину: дрожа и качаясь, она с неровным свистом проваливается вниз. Выход на закритические углы атаки записан. Теперь — разгон до максимально допустимой скорости.

Ручку от себя — и, перевалившись, как гимнаст на турнике, вперёд, Ме-163 круто устремляется вниз, к выбранной иною точке прицеливания — какому-нибудь лесочку, перекрёстку дорог или изгибу реки на далёкой земле.

Теперь шелковинки на крыльях, будто в один момент причёсанные искусным парикмахером, все, как одна, плотно прижаты к гладкой фанерной обшивке. Резко нарастает шум потока обтекания. Ручка управления — единственное, что связывает меня со всей мощью встречных струй воздуха, — делается упругой и неподатливой. Она нервно вздрагивает в моей руке в такт ударам воздушных потоков, сквозь которые мы, с каждой секундой наращивая скорость, стремительно падаем к земле.

Чтобы траектория пикирования оставалась прямолинейной, как натянутая струна, приходится плавным, непрерывным, точно дозированным движением — на какие-то миллиметры в секунду — вести ручку управления вперёд. Самописцы фиксируют это движение, и по нему на земле после обработки установят характеристики устойчивости, присущие машине такой схемы.

Но вот предельная скорость достигнута.

Теперь — вывод. Плавный, с солидной, но постоянной перегрузкой — так, чтобы стрелка акселерометра дрожала у одного и того же деления, — вывод. Точка прицеливания, которую я несколько десятков секунд держал как только мог точно перед собой, резво ныряет под фюзеляж. Быстро проваливается вниз линия горизонта, разрезающая весь мир на пёстро-зеленую и бело-голубую половины. И вот передо мной уже одно только покрытое редкими облаками небо. «Карась» в крутой горке, постепенно уменьшая скорость, лезет вверх.

Во время горки делаю несколько «дач» — энергичных отклонений органов управления, по которым судят об управляемости летательного аппарата.

Горка закончена. Фиксирую ещё раз предельно малую скорость и выключаю самописцы.

На посадку «карась» снижается быстро и непривычно круто. Малейшая неточность при выравнивании грозит либо ударом с непогашенной вертикальной скоростью о землю, либо потерей скорости на высоте нескольких метров от земли и последующим сваливанием на крыло.

Впрочем, как всегда в подобных случаях, быстро нашёлся приём пилотирования, позволяющий обойти выявившиеся трудности. Я стал, казалось бы, наперекор элементарной логике, подходить к земле… ещё круче, на ещё большей горизонтальной и вертикальной скорости! Но этот-то запас скорости и давал возможность начинать выравнивание заблаговременно — за десятки метров до земли, — когда никакой ювелирной точности манёвра не требовалось. А у самой земли доделать второй этап выравнивания — погасить теперь уже сравнительно небольшую скорость снижения и спокойно сажать машину.

Я вспоминаю об этом приёме пилотирования потому, что через много лет он возродился, вернее — родился вновь, совершенно независимо от меня, при выполнении вынужденных посадок с отказавшим двигателем на современных сверхзвуковых истребителях.

Отказы двигателей в наши дни — большая редкость. Но если такая редкость все же происходит, то на однодвигательном самолёте это означает либо катапультирование лётчика, либо вынужденную посадку. Трудно сказать, что хуже! Покидать машину жалко, но посадить её, даже при наличии аэродрома под боком, — очень нелегко! Когда сверхзвуковой истребитель подходит с отказавшим мотором к земле, со стороны кажется, что машина стремительно падает (именно падает!) носом вниз так, будто её небольшие треугольные или остроствловидные крылышки вроде совсем и не держат плотный бочонок фюзеляжа! Куда там «карась»! Он теперь кажется неприхотливой, смирной авиеткой!

Первые удачные вынужденные посадки опытных сверхзвуковых истребителей, блестяще выполненные лётчиками-испытателями В.П. Васиным, Ю.А. Гарнаевым, Э.В. Еляном, В.С. Ильюшиным, В.Н. Махалиным, Г.К. Мосоловым, Г.А. Седовым, потребовали от них такой мгновенной мобилизации всего своего опыта, таланта, интуиции, самообладания, что возводить это в норму поведения любого лётчика, попавшего в подобную беду, было явно невозможно.

Поиски надёжного, приемлемого для пилота средней квалификации способа выполнения вынужденной посадки современного самолёта закономерно привели к тому же приёму двойного выравнивания, который когда-то был применён мною на «карасе». Лётчики-испытатели Мосолов, Васин, Гарнаев, которым уже пришлось совершить подобные посадки в аварийном порядке, теперь не один раз повторили их намеренно. Повторили, разобрались подробно, «что и как», и написали, как оно и положено, детально разработанные инструкции. Теперь можно

было учить всех лётчиков подряд выполнению этого манёвра, ещё недавно казавшегося смертельно опасным и доступным лишь пилоту высшей квалификации, да и то при условии, что ему повезёт.

Наверное, одна из наиболее характерных примет искусства лётчика-испытателя — стремление и умение низводить (а может быть, возвышать?) это своё искусство до уровня общедоступного ремесла.

— А как же лётное искусство? — могут спросить меня. — Обречено на вымирание?

Нет. Я думаю, беспокоиться на сей счёт не приходится. Опасность погрязнуть в сером ремесленничестве лётчикам-испытателям пока не грозит. Вместо каждого очередного орешка, который силой испытательского искусства — именно искусства! — удаётся разгрызть и благополучно передать в сферу нормальной эксплуатации, неизменно выплывает целая куча новых проблем, ждущих приложения таланта, интуиции, знаний — словом, того же неиссякаемого лётного искусства.

* * *

И все-таки один раз «карась» подвёл меня!

То есть, конечно, правильнее было бы сказать, что это я подвёл его, но соблазн сваливать грехи с одушевлённых существ на предметы неодушевлённые чересчур велик, чтобы устоять против него.

По ходу испытаний — для определения некоторых характеристик устойчивости — требовалось полетать на Ме-163 при разных положениях центра тяжести аппарата. Методика проведения данного испытания была детально отработана в течение многих лет: в нос или хвост фюзеляжа закладывался груз — чугунные чушки или мешки с песком — так, что центр тяжести самолёта сдвигался вперёд или назад на нужную величину. Именно нужную величину! К сожалению, мы все — и в первую очередь я сам — подошли к решению вопроса о том, какую величину полагать нужной, довольно формально. Вернее, просто не поставили этот вопрос перед собой. Мы давно привыкли, что сдвиг центра тяжести на два-три процента хорды («глубины») крыла никаких сколько-нибудь заметных осложнений в пилотирование не привносит. И центр тяжести «карася» был без особых размышлений сдвинут вперёд на те же два-три процента. Но «карась»-то ведь был бесхвостый! Его совмещённые с элеронами рули высоты — так называемые «элевоны» —

действовали на плече, по крайней мере вдвое меньшем, чем на машинах нормальной схемы.

Едва оторвавшись от земли, я почувствовал неладное: самолёт, как лодку с незагруженной кормой, сильно тянуло на нос. В полёте на буксире это проявлялось ещё в более или менее терпимых пределах — помогал буксирный трос, к которому мой летательный аппарат был «привязан» за нос. Но стоило мне отцепиться, как стремление «клюнуть» овладело машиной с полной силой. Чтобы поддерживать её в режиме нормального планирования, пришлось полностью, до отказа выбрать ручку управления на себя. А ведь предстояло, подойдя к земле, выровнять машину и посадить её! Чем я буду это делать?

Создавалось глупейшее положение! Вроде машина совершенно исправна, но потенциально она уже бита! Даже отложить неизбежное соприкосновение с землёй, дабы как-то обдумать оптимальные формы (если они, конечно, существуют) этого соприкосновения, и то невозможно: двигателя нет, и каждая секунда приближает нас к земле.

Испытательные режимы я постарался выполнить особенно тщательно: в подобных невесёлых ситуациях хочется, по понятной слабости человеческой, всеми мыслями погрузиться в предстоящие неприятности, а работу (из-за которой в конечном счёте и пришлось столкнуться с этими неприятностями) сделать спустя рукава. Но работа не виновата. Её надо делать как следует. Более того, записи на лентах самописцев должны быть тем безукоризненнее, чем больше оснований опасаться, что они окажутся на этой машине последними…

Когда до земли оставалось метров пятьдесят, я немного отдал ручку вперёд. Правда, от этого машина «посыпалась» вниз ещё быстрее, но зато в моем распоряжении оказался какой-то крохотный запас ручки. Сейчас попробую использовать его!

Метрах на пятнадцати я резким, никогда не применяемым в нормальном пилотировании движением рванул ручку на себя: авось поможет — по крайней мере ударимся не носом, а днищем фюзеляжа! Больше так или иначе рассчитывать не на что… Машина рывком подняла нос, замедлила снижение — казалось, сейчас она, как положено, замрёт над землёй!

Но нет, чуда не произошло. В полном соответствии со всеми законами динамики полёта машина с ходу грузно стукнулась о грунт, снесла посадочную лыжу, подпрыгнула вновь и, на сей раз уж окончательно, хлопнулась фюзеляжем о землю.

Говорят, грохот от ломающихся частей машины был изрядным. Но я его уже не слышал. Ещё при первом ударе о землю меня чем-то сильно трахнуло по голове (или, возможно,

голова сильно трахнула по чему-то), так что я успел только полурефлекторно удержать «карася» от падения на крыло, после чего немедленно впал в состояние блаженного небытия.

Очнулся я, уже лёжа на снегу с подложенным под голову парашютом. Оказалось, что механик Евгений Алексеевич Жарков, одним из первых подбежавший к покалеченной машине, прямо руками взломал фонарь кабины и вытащил меня из неё. С этой, вообще говоря, не очень простой операцией — я уже тогда был мужчиной достаточно солидным, во всяком случае по комплекции, — Женя Жарков справился, как мне потом рассказали, мгновенно: недаром он много лет занимался штангой, а стокилограммовые бомбы подвешивал на самолётные держатели «просто так» — руками, не пользуясь специально существующей для этого лебёдкой.

А тут уж он, надо думать, старался вовсю! Аэродромные старожилы за годы своей работы достаточно насмотрелись на всевозможные «случаи», чтобы стремление как можно скорее вытащить из аварийной машины людей стало для них органическим.

Расплата за неучтённую цену каждого процента центровки на бесхвостом аппарате, таким образом, не заставила себя ждать. Авиация подобных вещей не прощает. Каким самоочевидным показался мне когда-то принцип старых лётчиков-испытателей ЦАГИ: «Сначала думать — потом летать», и как трудно оказалось неуклонно следовать этому принципу на практике!

Хорошо ещё, что в нашем распоряжении был второй экземпляр самолёта того же типа. Через три недели он был оборудован приборами и полностью подготовлен к испытаниям. Готов к этому времени (то есть, конечно, не то чтобы совсем полностью, но все-таки готов) был и я.

Так «на перекладных», использовав поочерёдно два однотипных аппарата, удалось довести исследования этой интересной машины до конца.

После меня «Мессершмитт-163» облетали Я.И. Берников и А.А. Ефимов. На другом аэродроме полёты на таком же самолёте проводил В.Е. Голофастов.

Вообще трофейная техника у нас не застаивалась. Всесторонние испытания немецкого истребителя «Фокке-Вульф-190» выполнил блестящий мастер высшего пилотажа лётчик-испытатель В.Л. Расторгуев. На немецких самолётах с турбореактивными двигателями много и смело летали Г.М. Шиянов, А.Г. Кочетков, Ф.Ф. Демида и другие лётчики.

Немало необычных летательных аппаратов довелось мне повидать за долгие годы жизни на испытательном аэродроме. Из

нашей доморощенной — воспитанной в ЦАГИ — компании больше всего таких аппаратов пришлось, пожалуй, на долю Г.М. Шиянова. Ещё до войны Георгий Михайлович испытывал оригинальный самолёт конструкции В.В. Шевченко с убирающимся в полёте крылом — так, что он мог в воздухе превращаться из моноплана в биплан и обратно (механики называли его: «это птица какаду — меняет крылья на ходу»). А почти двадцать лет спустя он же испытал и отработал взлёт сверхзвукового истребителя без разбега — со специальной эстакады, при помощи мощных ракетных стартовых ускорителей. Это был, поверьте, номер довольно сильный, даже для привычных ко всему старожилов испытательного аэродрома!

* * *

Говоря об испытаниях «карася», мы вернулись от первых полётов вертолёта Ми-1 на три года назад. Забежим теперь мысленно на десять лет вперёд.

Многое изменилось в авиации за это время. Реактивные самолёты всех видов — не только истребители, но и средние, и тяжёлые стратегические бомбардировщики и даже пассажирские — уже давно перестали казаться кому-либо в новинку, когда в дальнем углу нашего аэродрома появилось странное, ни на что не похожее сооружение.

Впрочем, ни на что не похожих вещей на свете, по-видимому, не бывает. Так, по крайней мере, считали наши аэродромные острословы, немедленно окрестившие немыслимое сооружение «летающей этажеркой».

При взгляде сверху — в плане — это был ажурный, сваренный из стальных труб крест, по концам которого крепились стойки с четырьмя небольшими, свободно ориентирующимися, наподобие рояльных, колёсиками шасси.

А в середине всей этой конструкции был «торчком», в неестественном для него вертикальном положении укреплён обычный реактивный двигатель.

Таким образом, создаваемая им тяга была направлена вверх, а так как по своей величине она превышала вес «этажерки», то все сооружение могло подниматься в воздух. Подниматься прямо на живой тяге двигателя — без крыльев, несущего винта или иного ранее известного источника создания подъёмной силы.

Но это было ещё только полдела. Мало подняться в воздух — надо там удержаться и управлять летательным аппаратом по своему желанию. Поэтому главная задача, стоявшая перед

создателями этой машины — профессором В.Н. Матвеевым, инженером-конструктором А.Н. Рафаэлянцем, инженерами А.И. Квашниным и Г.М. Лапшиным, — заключалась в том, чтобы отработать способы стабилизации и управления аппаратом нового типа.

Для чего это было нужно?

Оказывается, для очень многого, начиная с одной из ближайших задач развития авиации — создания самолётов, способных взлетать и садиться без разбега и пробега, и кончая, возможно, даже перспективой постройки космических кораблей, предназначенных для посадки на лишённые атмосферы небесные тела — например, на Луну.

Испытывать турболёт — таково было официальное наименование «этажерки» — поручили лётчику-испытателю Юрию Александровичу Гарнаеву.

Трудно назвать лётчика, который бы превосходил Гарнаева по универсальности — разнообразию освоенных им типов и классов летательных аппаратов!

Путь Гарнаева в большую авиацию — если бы я так не боялся громких слов, то обязательно назвал бы этот путь «эпопеей» — был весьма тернистым. Трудно, я думаю, найти людей, которые с такой силой и самоотверженностью пробивались сквозь, казалось бы, непреодолимые преграды к цели своей жизни. Что говорить, ни у кого из нас эта дорога не была сплошь усыпана розами. Но таких препятствий, как Гарнаеву, судьба не преподносила, пожалуй, никому другому.

Окончание войны с Японией он встретил старшим лейтенантом, лётчиком истребительной авиации. Казалось, ему открыты все дороги, все пути. И вдруг как снег на голову свалилась беда: неожиданная, незаслуженная, злая…

Несколько лет Юра об авиации не мог и мечтать. Какая уж там авиация, когда и на обычную-то, земную жизнь приходилось смотреть сквозь перечеркнувшую весь мир сетку колючей проволоки!..

Лишь в самом конце сороковых годов Гарнаев появился на нашем аэродроме. Конечно, не как лётчик — об этом по существовавшим правилам не могло быть и речи. Невероятным везением было уже то, что его приняли техником-экспериментатором! С судимостью! Да ещё по такой статье!

Группа, в которой, он начал работать, была не совсем обычной.

Она трудилась над решением одной из важных проблем, стоявших в те годы перед авиацией всех передовых в техническом отношении стран мира — проблемой перелива горючего в воздухе

из одного самолёта в другой. Возглавляли эту группу не учёные и даже не дипломированные инженеры, а профессиональные лётчики-испытатели В.С. Васявин и И.И. Шелест, о котором я уже рассказывал. Едва ли не каждый день они, оторвавшись от чертежей и расчётов своей группы, уходили в воздух по другим, не имевшим к этому делу никакого отношения заданиям.

Казалось бы, разумнее было поручить руководство экспериментально-конструкторской группой учёным, инженерам, просто администраторам наконец, но никак не лётчикам. Но тут выступало на сцену одно существенное обстоятельство; лётчики-испытатели Шелест и Васянин были авторами идеи, лежащей в основе всей работы. И, как показало будущее, идеи плодотворной.

Для Гарнаева такое начало службы в испытательной авиации оказалось, по-видимому, даже более полезным, чем если бы он пришёл к нам сразу лётчиком-испытателем. Так сказать, не было бы счастья, да несчастье помогло. Практическое освоение тылов испытательной работы, опыт полётов в качестве наблюдателя, наконец, само общение с Шелестом и Васяниным — настоящими, штатными лётчиками-испытателями, в то же время не ограничивающими свою деятельность одной лишь только пилотской кабиной, — все это было такой академией, переоценить которую невозможно. Особенно нам, доморощенным, прошедшим в своё время мытьё в тех же водах.

Теперь, после освоения азов, ему настало время садиться за штурвал! Но очень скоро судьба нанесла Гарнаеву второй тяжёлый удар.

В чью-то инициативную голову пришла идея «проверить» личный состав наших лётчиков-испытателей: насколько, так сказать, надёжны руки, которым доверены многомиллионные опытные и экспериментальные самолёты. Впрочем, не в какой-то отдельной, пусть сколь угодно инициативной «голове» было, конечно, дело. Причины происходившего носили характер гораздо более широкий… Не приходится удивляться, что проверка развернулась полным ходом.

К сожалению, основным её критерием служили не живые дела «подследственных», а прежде всего их анкеты. Нет надобности перечислять номера анкетных пунктов, по которым шло разделение на «чистых» и «нечистых». Увы, последних в нашем коллективе оказалось числом поболее, чем первых, так что кадры испытателей были признаны недопустимо засорёнными. И, как нетрудно догадаться, среди преданных остракизму оказался и Гарнаев: на фоне завидной безупречности всех прочих пунктов анкеты пункт «Привлекался ли ранее…» был у него существенно подпорчен.

Второй удар оказался для Гарнаева психологически едва ли не тяжелее первого… У него изъяли пропуск на аэродром. Только из-за ограды мог он видеть, как взлетают, уходят в зону испытаний, возвращаются, заходят на посадку те самые самолёты, тёплые штурвалы которых всего несколько дней назад дрожали в его руках. Отрываться во второй раз от любимого дела оказалось едва ли не тяжелее, чем в первый. Хотелось закрыть глаза, скрыться, уехать прочь, не видеть всего, что приходится с кровью отдирать от своего сердца!

Но сердце сердцем, а слушать его биение без контроля со стороны разума и воли нельзя. Это Гарнаев понимал отлично. Понимал, а потому… принял предложенную ему должность заведующего институтским клубом.

Целый год ежедневно приходил он на службу в расположенное тут же, у самой ограды аэродрома, здание клуба. Составлял репертуар киносеансов, организовывал самодеятельность, следил за своевременный обновлением плакатов и лозунгов — словом, делал все, что положено добропорядочному завклубом. Делал аккуратно, старательно, я сказал бы даже — с душой, если бы его душа прочно не осталась по ту сторону ограды, на аэродроме (благо ей, как субстанции нематериальной, пропуска для этого не требовалось).

Это было, конечно, настоящее самоистязание. Но в конце концов оно себя оправдало. Прошла та смутная пора, наступила «оттепель» середины 50-х годов, и Гарнаева вернули — в третий раз — за штурвал.

Нетрудно представить себе, как залетал он после столь долгого и тяжёлого поста! Быстро восстановив былые навыки и освоив новые для себя типы летательных аппаратов, Гарнаев брался, без преувеличения, за любую работу на любой машине — от одноместного скоростного истребителя до тяжёлого пассажирского лайнера, от планёра до самолёта, от вертолёта до винтокрыла (появился в своё время в природе и такой аппарат). Жаль, не было у нас воздушных шаров, а то он, конечно, постарался бы полетать и на них. И безвременная смерть настигла этого выдающегося лётчика в августе 1967 года тоже на нестандартной работе — тушении лесных пожаров с вертолёта…

Случались у Гарнаева и осечки, и, может быть, даже несколько чаще, чем у других, более осторожных и менее приверженных к нестандартной работе лётчиков. Но если отнести эти единичные осечки ко всему, *что,* а главное, как испытал Юрий Александрович Гарнаев (так сказать, подсчитать разность забитых и пропущенных мячей), счёт в его пользу получается подавляющий. Вскоре Гарнаеву в один и тот же день (я не знаю

другого такого случая) были присвоены звания Героя Советского Союза и заслуженного лётчика-испытателя СССР.

В годы, когда его имя начало то и дело появляться в печати, когда на страницах журналов все чаще стали появляться его портреты, когда в любом собрании фраза «Слово предоставляется Юрию Александровичу Гарнаеву» встречалась долгими, дружными аплодисментами, многие люди, узнавшие его лишь в это время, искренне считали, что он «счастливчик», человек, которому в жизни сильно повезло.

Что ж, вообще говоря, можно с этим и согласиться. Каждый лётчик-испытатель считает, что ему повезло.

Но своё везение Гарнаев создал себе сам, собственными руками, вопреки многим и многим, весьма неблагоприятным для этого обстоятельствам.

* * *

Но вернёмся к турболёту, с которого начали рассказ о Гарнаеве.

Когда «этажерка» впервые неуверенно отделилась от земли и, покачиваясь, зависла на высоте одного-двух метров, трудно было отделаться от ощущения, что происходит нечто почти мистическое. Ни крыльев самолёта, ни несущего винта вертолёта, ни объёмистого баллона аэростата — ничего того, что издавна помогало человеку, преодолевая вечно действующую силу тяжести, поднимать созданные им сооружения над землёй, и — гляди-ка! — тем не менее летает!

В этом странном ощущении было нечто от восприятия внешнего вида первых реактивных самолётов:

— Неужели эта дырка полетит?

Но та дырка, как известно, полетела. Полетел, конечно, и турболёт. Подобно возникающей из пены морской Афродите (это поэтичное сравнение принадлежит, как легко догадаться, не мне, а одному из создателей турболёта), вылезал он из густой шапки дыма и пыли, выбиваемой из грунта мощной реактивной струёй.

Вскоре Гарнаев освоил созданную им же методику пилотирования турболёта так, что выделывал на нем эволюции, напоминавшие не столько полет нормального летательного аппарата, сколько танцы; причём танцы не бальные, а скорее так называемые эксцентрические.

Впрочем, он и не был нормальным, этот аппарат.

Уж кого-кого, а его отнести к ведомству экзотических, что называется, сам бог велел. Весь вопрос в том — навсегда ли?

ЛЁТНАЯ ТЕХНИКА И ЛЁТНАЯ ЭТИКА

Самолёт снижался быстро и неотвратимо.

До земли оставалось немногим более километра. На этой высоте особенно заметно, как приближается горизонт. Его линия обретает привычную, земную чёткость. В стратосфере, даже в ясную погоду, горизонт обычно не просматривается: он так далёк, что теряется где-то за тридевять земель в дымке и превращается в широкий, неопределённого цвета мутный пояс, ниже которого — земля, а выше — небо. Спускаясь с высоты, лётчик видит, как сужается этот пояс и вот здесь — как раз где-то около тысячи — тысячи пятисот метров — вновь превращается в линию.

Пределы видимого быстро сокращаются. Но зато это видимое увеличивается в размерах, конкретизируется, прорастает незаметными с высоты деталями: ползущими автомашинами и поездами, закопчёнными участками — пятнами цивилизации — вблизи фабрик и заводов, бликами света, отражённого в стёклах. Даже дороги, только что казавшиеся тонкими чёрточками, приобретают вторую размерность — ширину.

Земля оживает.

И сколько ни летай, это возвращение с необитаемых высот на живую землю никогда не проходит незамеченным, каждый раз вызывает какое-то тёплое движение в душе лётчика.

Каждый раз, но не сегодня.

Сегодня машина снижается не так, как обычно. Не слышно прерывистых выхлопов работающего на малом газу мотора. Нет привычной мелкой дрожи на ручке управления. За стёклами кабины шуршит плотный воздушный поток обтекания — и больше ничего. Как на планёре.

Самолёт действительно снижается, как планёр. Только, к сожалению, во много раз быстрее! Мотор выключен, винт не даёт тяги и вращается вхолостую, как ветрянка, от встречного потока воздуха.

Да, сейчас лётчику не до красот природы. Из всего раскрывающегося внизу его интересует только одно: аэродром, по направлению к которому он планирует. И одна лишь мысль вертится в голове: «Дотяну или не дотяну?»

Поначалу, сразу после выключения мотора, казалось, что запаса высоты, чтобы спланировать на аэродром, хватает. Потом вдруг возникли сомнения. Ещё через некоторое время они снова исчезли: «Нет, дотяну. Без лишних запасов, но, кажется, дотяну».

К сожалению, никаких приборов, точно показывающих точку земной поверхности, в которую попадёт планирующий самолёт,

не существует. Приходится оценивать положение вещей на глаз. А глаз — прибор, увы, не всегда надёжный!

Немудрёно, что уверенность лётчика в исходе дела претерпевала столько колебаний: «Дотяну или не дотяну?..»

Сомнения лётчика были на сей раз особенно тяжки.

И на это была своя причина: дело в том, что мотор сегодня, в сущности, не отказал — не разрушился, не заклинил, не сбросил самопроизвольно тягу. Лётчик сам выключил его. Перекрыл топливный кран, убрал сектор газа, протянул левую руку к выключателю зажигания — и выключил. Такое решение он принял потому, что обнаружил пока ещё косвенные, но уже бесспорно тревожные симптомы в показаниях приборов, контролирующих работу мотора: не такая, какая полагалась бы на данном режиме, температура, не такое давление. Ничто ещё не вышло за пределы допустимого, но явно двинулось к этим пределам.

А мотор — новый, опытный. Ради его испытания и проводятся полёты по всей программе. Запороть такой мотор — большая беда.

Но и выключить его без бесспорных к тому оснований — значит подвергнуть весь самолёт вместе с драгоценным опытным мотором риску вынужденной посадки. Тут риск — и там риск. Где он меньше?

Нелегко принять решение при подобных обстоятельствах! Собственной рукой выключить здоровый, работоспособный, ровно гудящий мотор! В этом есть что-то противоестественное. Что-то похожее на действия врача, который, осмотрев, казалось бы, совершенно здорового, цветущего, ни на что не жалующегося человека, решительно укладывает его на операционный стол. Укладывает, не скрывая, что операция может окончиться трагически, но что, если отказаться от неё, вероятность трагического исхода будет ещё больше. Когда узнаешь о таком случае, каждый раз что-то в подсознании активно протестует: «Не надо! Оставьте все, как есть! Ведь в сколько-нибудь явном виде ничего плохого пока не происходит!..»

Не знаю, что испытывает принимающий подобное решение врач. Думаю, вряд ли он сохраняет такое же безмятежное внутреннее спокойствие, какое демонстрирует больному и его родным.

Лётчик, во всяком случае, не сохраняет. Его душу гложет червь сомнения: а вдруг врут приборы? Это же бывает! А ты, так легко поверив им, выключаешь исправный, ни в чем не виноватый мотор! И хорошо ещё, если дело окончится только прерванным, не выполненным до конца заданием: осмотрят мотор на земле,

убедятся, что все в порядке, улыбнутся: «Эх ты, старый перестраховщик!» — и через час ты снова в воздухе на этой же машине.

А если вынужденная посадка вне аэродрома? Как говорится, за просто так, фактически без всякой причины разбитый или по крайней мере серьёзно повреждённый самолёт? От одной мысли об этом — холодок по спине!

В день, о котором идёт речь, последний вариант — ни за что ни про что битая машина — неожиданно обернулся весьма реальным: когда земля была уже совсем близко и до соприкосновения с ней (где и как оно бы ни произошло) оставалось не больше минуты, лётчик вдруг увидел, что нет — не дотягивает! Самую малость — каких-нибудь нескольких сот метров, — но не дотягивает.

Правда, в его распоряжении оставался отличный, самый, казалось бы, естественный способ избежать вынужденной посадки вне аэродрома: включить мотор снова на каких-нибудь десять-пятнадцать секунд. Работал же он совершенно безотказно до момента выключения — протянет, конечно, и эти несколько секунд.

Рука пилота сама потянулась к выключателю зажигания. Одно лёгкое движение, и неписаная лётно-испытательская заповедь — сделать все возможное и невозможное, но посадить машину на аэродром — будет выполнена.

* * *

Тащить раненую машину на аэродром, невзирая ни на соображения благополучия собственной персоны, ни на что иное, — эту традицию настоящих испытателей я увидел на ряде блестящих примеров и в полной мере оценил, как только попал в отдел лётных испытаний ЦАГИ.

До этого, учась в институте и летая в аэроклубе, я, исправный читатель газет, совершенно всерьёз принимал высказанную Сталиным и тысячекратно повторенную в печати формулу: «Жизнь лётчика нам дороже любой машины». И хотя очень скоро после рождения указанной эффектной формулы окружающая действительность стала давать все больше и больше оснований усомниться в незыблемой ценности Человеческой личности, я далеко не сразу освободился от гипноза бесконечных повторений — «дороже любой машины» — во множестве статей, речей, докладов. Сейчас, конечно, мне было бы приятно изобразить себя в юности более умным и проницательным, чем это было на самом

деле, но, увы, факты остаются фактами.

Да и попав в ЦАГИ, я по молодости лет задумался сначала не о степени искренности упомянутого изречения, а только о самом понятии «ценность машины». Впрочем, это «только» оказалось весьма существенным.

Один за другим возникали передо мной примеры самоотверженной борьбы лётчика-испытателя за сохранение попавшего в беду опытного самолёта. Я уже рассказывал об этом случае в начале своих записок — о том, как лётчик-испытатель И.Ф. Козлов блестяще довёл до своего аэродрома и благополучно посадил полуразвалившийся в воздухе опытный истребитель. Трудно, очень трудно было спасти этот самолёт. И уж конечно, если следовать официальной формуле о сравнительной ценности человека и машины, Ивану Фроловичу следовало без малейших раздумий прыгать на парашюте. А он поступил иначе, причём его образ действий был решительно одобрен всеми окружающими.

Нет, тут явно было что-то не то! Казавшееся самоочевидным «жизнь человека нам дороже…» здесь ходу не имело или, во всяком случае, применялось далеко не безоговорочно.

Помню, выслушав с открытым ртом рассказ о незаурядной посадке Козлова, я ощутил целый комплекс чувств: и, конечно, естественное восхищение отвагой и мастерством лётчика, и сожаление, что не видел этой посадки собственными глазами и вот вынужден теперь довольствоваться рассказами очевидцев (я ещё не подозревал тогда, что вдоволь насмотрюсь — и со стороны и «изнутри» — на подобные случаи и быстро перестану воспринимать их с телячьим восторгом), и, наконец, некоторое удивление. Удивление — по той же самой причине: из-за бросающегося в глаза противоречия между тем, как меня приучили думать, и тем, как обстояло дело в реальной жизни.

До умения или, для начала, хотя бы потребности думать обо всем в жизни самостоятельно нужно было ещё дорасти — и каждому из нас, и обществу в целом.

…Но, может быть, поступок Козлова — исключение?

Нет, жизнь подбрасывала все новые и новые факты. Вот мастерски посадил тяжёлую машину на одно колесо при невыпустившемся втором С.А. Корзинщиков. Вот А.И. Жуков, потеряв несколько километров высоты в безуспешных попытках вывести из штопора заупрямившийся истребитель, наконец, вырвал его буквально в нескольких десятках метров от земли. Вот Ю.К. Станкевич притащил на одном моторе за сотни километров к своему аэродрому двухмоторный самолёт, по всем данным, на одном моторе вообще горизонтально не летящий.

Словом, это были уже не частные случаи.

Это была традиция, правило, норма поведения.

Откуда она взялась? Может быть, лётчики-испытатели следовали этой норме потому, что просто не придавали должной цены собственной жизни? Страдали атрофией присущего всему живому инстинкта самосохранения? Тянулись к самоубийству?

Конечно, нет! При всей своей юношеской поверхностности мышления я быстро понял это. Дело обстояло иначе: испытатели того времени (как, впрочем, и все последующие поколения этой профессии) чётко ощущали, что цена опытной или экспериментальной машины понятие не только денежное (хотя и в денежном выражении она тянет многие миллионы!). Более того, цена эта прежде всего не денежная. В ней сосредоточен длительный (иногда многолетний) тяжёлый труд большого коллектива, в ней заложен темп развития нашей авиации.

Если вдуматься — это ведь тоже жизни людей: жизни, потраченные на какое-то дело сейчас, жизни, сбережённые (или, наоборот, напрасно потерянные) в будущих боях. Такое уже соизмеримо с судьбой экипажа опытной машины или тем более одного лётчика-испытателя. Место общих, хотя и выглядевших очень гуманистическими, фраз занимал расчёт. Расчёт, может быть, жестокий, но разумный. Так в бою, где какие-то человеческие потери так или иначе неизбежны, задача командира заключается в том, чтобы свести их к возможному минимуму и, уж во всяком случае, никогда не отказываться от того, чтобы сберечь несколько жизней, отдав взамен одну.

Жестокая арифметика — скажет читатель. Жестокая и неправомерная! Каждая человеческая жизнь бесценна, и аморально пускаться в расчёты, за сколько других жизней можно её отдать… Но ничего не поделаешь: бывают обстоятельства, которые заставляют не уклоняться от следования этой страшной логике. Что делать, скажем, командиру, выводящему свою часть из вражеского окружения и понимающему, что это удастся лишь при условии, если оставить небольшую группу прикрытия отхода? Группу, практически обречённую… Быть гуманистом на практике иногда оказывается куда сложнее, чем в теории.

Не знаю, занимались ли мои старшие товарищи — лётчики-испытатели ЦАГИ — подобными расчётами. Скорее всего, нет. Но на практике каждый из них неизменно следовал жёсткой логике: в острых ситуациях думать прежде всего о своих товарищах по экипажу, затем — о доверенной ему опытной машине, и лишь в последнюю очередь — о себе самом.

И — в полном соответствии законам диалектики — в этом, казалось бы, насквозь рационалистическом, построенном на холодном расчёте образе действий явственно просматривались

своя романтика, свой пафос, своя красота.

* * *

Эти категории — романтика, красота, пафос — доходили до молодёжи в то время безотказно. (Как, впрочем, по моему глубокому убеждению, безотказно доходят и сейчас.) Во всяком случае, благородная традиция бороться за машину до последней возможности — первая из многих норм лётной этики, с которой мы столкнулись, — была воспринята нами, молодыми лётчиками ЦАГИ, мгновенно.

Воспринята всей душой, но, увы, поначалу одной только душой! Реализовать свою полную готовность выводить самолёт из любого опасного положения, не считаясь с риском для собственной жизни, мы не могли по той простой причине, что, как назло, никаких опасных положений ни у кого из нас — ни у Гринчика, ни у Шунейко, ни у меня — в полётах не возникало.

Конечно, мы прекрасно понимали, что это не случайно. Просто задания, которые мы выполняли, и самолёты, которые нам доверяли, были настолько просты, надёжны и многократно до нас апробированы, что ожидать какого-то осложнения приходилось лишь как редкой и маловероятной случайности.

Но, конечно, так продолжалось недолго. Все пришло в своё время.

Очень скоро стремление во что бы то ни стало вернуться на аэродром, сохранив машину в том виде, в каком она оказалась в результате самого происшествия в воздухе, стало и для нас нормой поведения — не только, так сказать, в теории, но и на практике. Стало и по велению души (романтика!) и, главное, по велению разума (все равно ведь от дефекта, раз уж он существует, не уйдёшь: не разберёмся сейчас — подстережёт в другой раз).

И в случае, с описания которого началась эта глава, дело представлялось ясным и легкоосуществимым: включить мотор на несколько секунд — и машина на аэродроме.

Все скажут: лётчик справился!

* * *

Справился ли?

В новом опытном моторе, ради испытания которого и заварена, в сущности, вся каша, явно возник какой-то дефект. Какой именно — неизвестно. Но выяснить это чрезвычайно

важно. А чтобы выяснить, надо доставить мотор на землю без каких-либо дополнительных повреждений. Дополнительные повреждения здесь примерно то же самое, что посторонние вещества, подброшенные в пробирку, в которой происходит новая, специально изучаемая химическая реакция.

Включить мотор на несколько секунд — дело нехитрое. И посадка будет «как в аптеке» — на своём аэродроме. И никаких мало-мальски неприятных последствий для лётчика от этого не последует; даже похвалят, наверное. Скажут: «Молодец». Но в раненом моторе за эти несколько секунд наломается столько дров, что первоначальные повреждения буквально потонут во вновь возникших. Слабое место конструкции останется загадкой.

А если, не трогая мотора, посадить машину с убранным шасси в заснеженном поле, не долетев считанных сотен метров до аэродрома? Что тогда?

Тогда — аварийная комиссия. Письменное донесение. Ответы (тоже письменные; они чем-то неуловимо противнее устных) на каверзные вопросы комиссии: как же это получилось, что не дотянул? Все ли возможности использовал? Своевременно ли оценил обстановку? Может быть, можно было, не включая мотора, все-таки попасть на аэродром? (Прямого утверждения, что, мол, надо было включить мотор, со стороны лиц официальных, разумеется, не последует. Это, махнув со зла рукой, скажет кто-нибудь из коллег.) В конце концов, даже если дело обойдётся без формальных взысканий — выговора в приказе, снижения в классе или чего-нибудь в подобном роде, — моральной травмы не миновать: «Не оправдал…»

Перед испытателем встала сложная моральная дилемма, в которой техника и этика переплетались так, что попробуй расплети!

При этом в отличие от большинства известных человечеству задач подобного рода решать её нужно было в течение максимум нескольких секунд. Героям произведений художественной прозы полагается, столкнувшись со сложной моральной проблемой, провести бессонную ночь, заполнить несколько пепельниц окурками, написать и разорвать добрый десяток писем, а наутро поступить диаметрально противоположно тому, как было решено в означенную ночь. Увы, вся эта роскошь лётчику недоступна: на решение отпущено несколько секунд, причём без возможности «передумать» в дальнейшем.

И наш товарищ решил эту проблему.

Он посадил самолёт «на брюхо» в снег, прошёл сквозь строй всех положенных в подобных случаях неприятностей, расстался, пусть временно, с какой-то частью своего завоёванного годами

лётной работы реноме, но дал конструкторам мотора возможность найти и устранить дефект. Не берусь назвать точную цифру — сколько пилотов военной и гражданской авиации остались живы или, во всяком случае, избежали аварий благодаря тому, что новый мотор поступил в серийное производство без лишнего скрытого недостатка…

Вся эта история произошла не со мной и даже не со знакомым мне лётчиком, на далёком от нас аэродроме. Но, узнав о ней, я почувствовал, что установившаяся уже в моем сознании этическая норма — во что бы то ни стало тащить неисправную машину на аэродром — знает исключения. Как и всякая этическая категория, при ближайшем рассмотрении она оказалась сложнее, чем могло представиться с первого взгляда.

* * *

Время шло. И каждый очередной случай спасения испытуемой машины из, казалось бы, безвыходного положения (а таких случаев, повторяю, хватало) укреплял мою веру в целесообразность, более того — обязательность подобного образа действий лётчика-испытателя. Исключения вроде только что рассказанного лишь подкрепляли правило.

Но риск потому и называется риском, что не всегда оборачивается счастливым концом. Бывало иногда и так, что, безрезультатно испробовав все средства спасения машины, лётчик уже не успевал спастись сам. И после каждого такого случая, особенно в начале моей жизни в авиации, в душу (слаба человеческая душа!) заползали сомнения: стоило ли отдавать жизнь, так сказать, безрезультатно? Все равно ведь сохранить самолёт, даже столь дорогой ценой, не удалось!..

Такое всегда наводит на горькие раздумья. Правда, в зрелые годы выводы из этих раздумий получаются несколько другие, чем в молодости, но не буду забегать вперёд.

Примеров героической, но закончившейся трагически битвы экипажа за жизнь доверенной ему машины можно было бы перечислить немало. Расскажу об одном из них.

Новый опытный бомбардировщик Ту-95 — огромный корабль с широко разнесёнными стреловидными крыльями — находился в воздухе далеко не в первый раз. Добрая дюжина полётов на нем уже осталась позади. И вряд ли мог экипаж самолёта и его командир — лётчик-испытатель Алексей Дмитриевич Перелёт — ожидать в этом полёте каких-нибудь неприятностей. Однако неприятности — и очень серьёзные — возникли. Стрелки

приборов, контролирующих работу одного из четырех мощных турбовинтовых двигателей, внезапно сошли со своих законных мест и поползли все ближе и ближе к тревожным красным меткам на циферблатах. Через несколько секунд двигатель затрясся, захлопал, из него повалил густой дым, и ещё через мгновение наружу прорвалось пламя. Пожар!

Бортинженер Чернов сразу же привёл в действие противопожарную систему. Горящий мотор со всех сторон обдало упругими струями огнегасящего вещества. Но пожар, приутихнув было на несколько секунд, бурно вспыхнул вновь, как только опустели баллоны с огнегасящим веществом. Перелёт смело бросал тяжёлую, неманевренную машину из одного глубокого скольжения в другое — может быть, косая обдувка встречным потоком воздуха собьёт пламя? Все было напрасно! Пожар разгорался. Вот он уже перекинулся с мотора на крыло. Это — прямая угроза жизни экипажа. И Перелёт даёт команду: «Всем покинуть машину». Всем — кроме бортинженера, без которого лётчик на таком большом корабле как без рук, и, конечно, кроме него самого — командира корабля. Словом, состав остающихся в таких случаях на борту обычный — вспомним хотя бы лётчика-испытателя А.Г. Васильченко и бортинженера Н.И. Филизона, о которых я уже рассказывал.

Штурманы, механики, экспериментаторы, выполняя команду Перелёта, сбросили свои аварийные люки, открыли дверки аварийных выходов и попрыгали за борт. Их раскрывшиеся парашюты белым пунктиром отметили путь, по которому прошёл горящий корабль.

Второй лётчик переспросил командира:

— Мне что, тоже прыгать?

И услышав нетерпеливое: «Давай, давай, не задерживайся!», покинул самолёт вместе с остальными.

Кстати, вот ещё моральная проблема: многие из наземной, да и летающей братии склонны были потом осудить второго лётчика. Осудить, конечно, не административно, но, так сказать, с позиций этики. Не должен он, мол, был бросать своего командира в беде.

Не знаю. Может быть, и не должен. Но решительно утверждать это не берусь. Более того, не вижу оснований усомниться в том, что именно таково было желание Перелёта — удалить с борта машины всех, без кого он мог обойтись. Предполагать здесь с его стороны какую-то показную деликатность — нечто вроде уговариваний радушной хозяйки за столом, в ответ на которые вежливый гость должен умеренно поломаться и взять, скажем, лишнюю порцию варенья не раньше

чем после третьего предложения, — не приходится. Ведь не велел командир корабля прыгать тому же бортинженеру. Да и немыслимо представить себе в подобной ситуации какие-либо споры с командиром на тему о том, выполнять или не выполнять его приказание, в чем бы оно ни заключалось. На такую роскошь тратить драгоценные — идущие уже по штучному счёту — секунды жалко!

Почти всегда, оставаясь в терпящей бедствие машине, первый лётчик старается заблаговременно сплавить с борта второго. И никто никогда не упрекает второго за это. Особенно если его командир остаётся жив.

А Перелёт и Чернов в живых не остались. Уже совсем недалеко от аэродрома горящий самолёт вдруг энергично пошёл в крен и так, задрав одно крыло к небу, а второе опустив к земле, врезался в лес. Не буду отвлекаться в сторону анализа возможных причин этого зловещего накренения — скорее всего перегорели тяги управления элеронами. Так или иначе, попытка спасти машину не удалась. Риск не оправдался. Нет ни опытного самолёта, ни двух наших товарищей, замечательных авиаторов, Героев Советского Союза А.Д. Перелёта и А.Ф. Чернова.

Стоит ли такая игра свеч?

И все-таки, как это, может быть, ни жестоко, приходится снова и снова давать положительный ответ: да, безусловно, стоит!

То есть, конечно, если можно было бы заранее знать, когда отчаянные попытки испытателей во что бы то ни стало спасти машину увенчаются успехом, а когда не увенчаются, следовало бы в последнем случае спокойно бросать самолёт и спасаться самому. Но такой возможности — так сказать, знать, где упадёшь, и соломки подстелить — жизнь, как правило, не даёт.

Поэтому и приходится в каких-то частных горьких случаях постфактум констатировать, что тут борьба за машину была безнадёжной, а в целом, в массе, как общее правило, признавать такую борьбу нормой поведения испытателя.

Иногда это въевшееся в плоть и кровь каждого настоящего испытателя стремление приводило к результатам хотя и не трагическим, но все же, мягко говоря, далеко не запланированным.

И независимо от добрых намерений лётчика, которыми, как известно, вымощена дорога в ад, не всегда реализация этого стремления удостаивалась последующего всеобщего одобрения. Особенно если действия пилота оказывались безуспешными.

Один из таких случаев произошёл у меня на главах и запомнился надолго.

Дело происходило на нашем испытательном аэродроме в

первые недели войны. Большая часть лётчиков-испытателей аэродрома существовала в это время как бы в двух лицах: днём они выполняли текущую испытательную работу, а ночью несли боевую службу в специально сформированной эскадрилье ночных истребителей, летавшей на новых скоростных самолётах, ещё мало освоенных в обычных строевых частях. Спали «по способностям»: урывками, по два-три часа утром, вечером и даже между вылетами, причём с удивлением установили, что в отличие от сведений, почерпнутых в первых классах школы, с переменой мест слагаемых сумма ощутительно меняется! По крайней мере сумма часов сна.

* * *

Так или иначе, лётчики торчали на аэродроме практически безвыходно, круглые сутки. И в один тихий, ясный вечер вдруг раздался сигнал воздушной тревоги. Это было действительно «вдруг»; соблюдая традиции прославленной немецкой аккуратности, фашистские бомбардировщики прилетали только ночью, почти всегда в одно и то же время. Сейчас им появляться не полагалось.

Что делать? Первая естественная реакция — бежать к истребителям своей боевой эскадрильи и взлетать навстречу противнику — проскочила холостым выстрелом: истребители не были готовы к бою; механики ещё только осматривали их, заправляли горючим, заряжали оружие, готовили к ночи.

И тут же у всех сразу сверкнула вторая мысль, второе движение души — спасать опытные и экспериментальные машины. Спасать самым простым способом: поднять их в воздух, взлететь на них! Тем более что, по неведомо откуда пронёсшимся слухам, самолёты противника шли «прямо на нас». (Мы ещё не знали тогда известного правила, согласно которому на войне все самолёты врага идут обязательно на нас, не говоря уже о сброшенных бомбах, которые летят неизменно прямо в нас. Только рвутся в стороне…)

Сейчас, конечно, проще всего сказать, что во всем этом было что-то от паники. Наверное, без каких-то элементов этого малоприятного состояния в тот вечер действительно дело не обошлось. Но нельзя забывать, как девственно неопытны были мы тогда во всех военных делах! И второе: что тревога — пусть близкая к панической — охватила наши души, так сказать, не в плане забот о собственной безопасности (если бы это было так, вся бравая команда, недолго думая, просто рванула бы в

укрытия). Тревожило другое: что будет в случае налёта на аэродром, при свете дня отлично различимый с воздуха, со всей сосредоточенной на нем драгоценной новейшей техникой!

И лётчики, как один, бросились к опытным машинам. Часть из этих машин не могла взлететь, так как не была к тому подготовлена. Другая часть осталась на земле потому, что севшие в их кабины лётчики решили полностью изготовиться к взлёту, но с его выполнением повременить: неизвестно ведь, далеко ли от нас противник; как бы не получилось, что к моменту его прихода как раз и придётся садиться. Но несколько самолётов все-таки поднялось в воздух.

Среди них был опытный одноместный истребитель, на котором взлетел молодой испытатель лейтенант М.А. Самусев, незадолго до этого пришедший в наш коллектив из морской истребительной авиации.

Едва взлетев в убрав шасси, лётчик почувствовал, что с машиной что-то не в порядке. Мотор энергично — как собака после купания — встряхивался, давал резкие перебои, из его выхлопных патрубков выбрасывало дым и пламя. Чем все это пахнет, Миша сразу оценить не мог: машина была «не его», её испытания проводил другой лётчик. Однако ненормальность поведения мотора — пусть сто раз опытного — была очевидна, и лётчик решил на всякий случай подвернуть поближе к аэродрому. Но мотор не стал ждать завершения этого манёвра: он выдал последний оглушающе громкий выхлоп — и умолк. Самусеву оставалось одно: плавным разворотом со снижением заходить на аэродром. И тут быстро выяснилось, что до границы лётного поля он чуть-чуть (всегда это «чуть-чуть»!) не дотягивает. Это было очевидно всем, наблюдавшим с земли. Очевидно, конечно, и лётчику. Но выбора у него не было.

Положение усложнялось тем, что за пределами лётного поля на пути приближающейся к аэродрому машины не было площадки, мало-мальски пригодной для приземления хотя бы с убранным шасси. Сразу за проволочной оградой начинались ямы, канавы, какие-то кучи песка и гравия: здесь собирались что-то строить, но пока так и не собрались.

Как раз в эти кучи и ямы и снижался самолёт. Лётчик сделал все от него зависящее, чтобы ослабить удар: он плавно выровнял машину, выдержал её над землёй до минимальной скорости и…

Тут все находившиеся поблизости, как по команде, бросились навстречу самолёту. Это тоже одно из незыблемых правил поведения на аэродроме: мало ли как может обернуться аварийная посадка! Лётчика может зажать в деформированной кабине, может вспыхнуть пожар — поэтому первая помощь

должна быть наготове.

На бегу мы видели, как машина, поднимая облака пыли, бьётся о неровности грунта. Из песчаных клубов неожиданно, как какие-то совершенно самостоятельные, неизвестно почему летающие по воздуху предметы, выскакивали отломившиеся куски крыльев, шасси, оперения. Наконец самолёт (вернее, то, что от него осталось) в последний раз подпрыгнул, оттолкнувшись, как с трамплина, от очередного бугра, ткнулся в землю носом и, перевернувшись на спину, упал вверх брюхом — скапотировал.

— Все под хвост! Взяли!

И вот фюзеляж (ох, какой он, оказывается, тяжёлый!) приподнят, кто-то подныривает под него, с облегчением убеждается, что фонарь кабины лётчика открыт, и начинает перерезать привязные ремни. Действовать приходится не мешкая. Из раскроившихся баков течёт бензин, его парами пропитано все вокруг, а тут же рядом ещё горячие выхлопные патрубки мотора, аккумулятор, разорванная, спутавшаяся, во многих местах замкнувшаяся накоротко электропроводка… Скорее!

Наконец Самусева вытащили. Он без сознания, но, кажется, жив. Вроде даже и повреждений особенных у него нет, если не считать ушибов и поверхностных рваных ранений. Впрочем, лицо лётчика залито кровью, глаза закрыты, да и мы сами — медики не сильные: судить сколько-нибудь надёжно о состоянии раненого не можем.

К счастью, на сей раз наше первое впечатление оказалось правильным. Уже через неделю, навестив Мишу в госпитале, мы застали его всего перевязанного, с лицом, густо измазанным зелёнкой («Как у клоуна», — мрачно заявил нам сам больной), но явно находящегося на пути к выздоровлению.

Однако самое удивительное — ради чего я и вспомнил этот давний случай — началось потом.

Главный конструктор разбитого самолёта воспринял известие о случившемся очень остро. В сущности, его реакцию легко понять, тем более что пресловутая воздушная тревога, с которой началась вся катавасия, оказалась ложной: никакие вражеские самолёты к нашему аэродрому не летели — в начале войны наличие тревоги, когда не нужно, равно как и её отсутствие, когда нужно, было не в редкость. Получалось действительно обидно: без всякой реальной причины разбита опытная машина, та самая драгоценная опытная машина, ради спасения которой от, увы, несуществовавшей опасности и поднял её в воздух Самусев.

Повторяю, эмоции главного конструктора можно понять. Вполне естественно было и то, что он, вспылив и обладая к тому

же в то время немалыми административными возможностями, приказал:

— Лётчика с испытательной работы снять! Выгнать его немедленно!

Слов нет, отдать такое приказание сгоряча было довольно простительно. Не следовало только, пожалуй, потом особенно настаивать на его выполнении.

Кстати, лётчик, который постоянно вёл эту машину, с полной определённостью высказался в том смысле, что, случись с мотором то же самое в любом очередном испытательном полёте, он сам — ведущий лётчик — никак не взялся гарантировать, что сумел бы благополучно добраться домой. Правда, в последнем случае авария была бы списана на счёт неизбежных издержек испытательной работы и, конечно, никак не вызвала бы столь громкого резонанса.

Поначалу грозный приказ о снятии Самусева с работы никого особенно не испугал: посердится, мол, начальство и забудет. Но, увы, расчёт этот оказался несостоятельным. Через несколько дней последовал суровый запрос:

— Что, Самусев уже откомандирован?

Начальник лётной части института — известный лётчик А.Б. Юмашев — был в то время в длительной командировке за рубежами нашей страны. Его обязанности временно исполнял один из лётчиков-испытателей. В ответ на упомянутый запрос он заявил руководителю института («временным» вообще легче независимо вести себя с начальством, в этом их немалое преимущество перед «постоянными»!):

— Если Самусев будет откомандирован, завтра подаю рапорт и ухожу из вридов. Ищите другого!

Искать другого руководитель института — профессор А.В. Чесалов — не захотел. А главное, сам он, конечно, чувствовал, насколько несправедливо по отношению к Самусеву и вредно для дела было бы так расстаться с человеком, на формирование которого, как испытателя, уже затрачено столько сил и средств.

Так или иначе, профессор, недовольно поморщившись, сказал:

— Ну ладно. Посмотрим.

Смотреть в подобных случаях, как известно, можно неограниченно долго. Каждое следующее напоминание звучало уже не так категорически, как предыдущее. Дел и без того было много. А вскоре ход войны вообще заставил резко сократить объём испытательной работы, перенеся центр тяжести её на тыловые, находящиеся на востоке страны аэродромы.

Большая часть испытателей — в том числе и М.А. Самусев —

разъехалась по фронтам.

Но испытатели на войне — это уже другая тема.

Здесь же я вспомнил о досадной неудаче, постигшей нашего товарища — в будущем заслуженного лётчика-испытателя СССР, полковника Самусева, — лишь для того, чтобы показать: иногда самые благородные стремления не получают достойной оценки, если злое невезение делает их результаты обратными задуманным.

* * *

Конечно, повторяю, если спасти гибнущую машину — и себя вместе с ней — никакими средствами не удаётся, испытатель должен постараться спасти себя самого. Он все-таки не пулемётчик-смертник, прикованный цепями к своему пулемёту!

Правда, известный в дореволюционные и первые послереволюционные годы авиатор Б.И. Российский начал одну свою статью «Новый самолёт и его испытание» драматической фразой: «Не приходится говорить о том, что каждый лётчик несёт за своей спиной неизменного пассажира — смерть». Но нельзя забывать, что сказано так было на заре существования авиации, когда она действительно была отчаянным, смертельно опасным видом спорта, пожалуй, в не меньшей степени, чем отраслью науки и техники. Да и тогда даже, я уверен, большинство лётчиков вряд ли подписалось бы под эффектной, но мрачноватой концепцией Российского. Тем более никто не хочет считать себя заведомым смертником в авиации наших дней.

Пафос самопожертвования ради самопожертвования среди лётчиков-испытателей не в ходу.

И мы знаем немало случаев, когда в самый последний момент, буквально за несколько секунд до взрыва или удара о землю, лётчик успевал выброситься с парашютом. Некоторые из наших товарищей — Сергей Николаевич Анохин, Юрий Александрович Гарнаев и другие — совершили даже не по одному, а по нескольку таких вынужденных прыжков.

Но, кроме всего прочего, чтобы спастись в последний момент, надо суметь точно определить, когда этот «последний момент» наступает. Это тоже не так легко, как может показаться с земли. Отдавая все сто процентов своей воли, внимания, искусства, всех моральных и физических сил борьбе за машину, лётчик должен каким-то краем сознания (сверх упомянутых ста процентов) непрерывно оценивать: «Успеваю… успеваю… успеваю…» И решительно покинуть машину за секунду до того, как это

«успеваю» сменится бесповоротным — «Не успеваю!». Тут нужно если не спокойствие (так называемые железные люди встречались мне в литературе, театре, кино, но не в реальной жизни), то явно выраженная способность к тому, что я назвал бы управляемым азартом. Те же, у кого элемент азарта в подобной ситуации заглушал элемент управляемости, увы, не успевали!.. Так мы потеряли немало друзей — благородных людей, которым не хватило нескольких секунд времени, нескольких десятков метров высоты, какой-то капли трезвого учёта остающихся в их распоряжении резервов. Что они думали в последние мгновения своей жизни? Этого мы никогда не узнаем.

Впрочем, прошу прощения: иногда можем узнать! Можем узнать, что думает настоящий лётчик-испытатель, пусть (к счастью!) не в последние мгновения своей жизни, но, во всяком случае, в мгновения, которые он считает последними…

Я уходил в воздух на реактивном истребителе. Дело было в первые годы существования реактивной авиации, и все её приметы — от ранее непривычного на борту самолёта запаха керосина до небывалых скоростей полёта — воспринимались во всей остроте новизны. Взлетев и развернувшись на курс, обратный взлётному, я снова, в который уже раз, изумился, как быстро уплывает под левое крыло аэродром, от которого я оторвался менее минуты назад.

Многокилометровая бетонная полоса взлётной дорожки была похожа на белую чертёжную линейку, положенную на буро-зелёный ковёр. Сейчас на краю этой линейки поблёскивала какая-то еле заметная букашка.

В наушниках моего шлемофона что-то щёлкнуло — это включился радиопередатчик командного пункта, — и сразу же донеслось:

— Седьмой! Я — Земля. Взлёт вам разрешаю.

Все стало ясно: «букашка», которую я заметил, на самом деле новый опытный реактивный истребитель. Испытывает его Анохин. Вот прослушивается в эфире и его глуховатый, хорошо знакомый мне голос.

— Понял вас. Взлетаю.

Самого его взлёта я уже не видел: моя машина тоже не стояла на месте. Пока суд да дело, аэродром и все на нем находящееся остались у меня далеко за хвостом.

Минуты шли одна за другой. Я выполнял задание: менял режимы полёта, включал и выключал самописцы, записывал наблюдения в планшет. Время от времени командный пункт запрашивал меня:

— Четвёртый! Я — Земля. Как слышите? Приём.

Я дисциплинированно откликался:

— Земля! Я — Четвёртый. У меня все нормально. Слышу хорошо.

— Понял вас, Четвёртый. Я — Земля. Проверка связи…

Формально это именовалось проверкой связи, но в действительности дело было в другом: как всегда. Земля тревожилась о нас и таким деликатным способом пыталась поддерживать уверенность в полном благополучии трех или четырех своих подопечных, носившихся разными курсами и на разных высотах в нашей огромной, раскинувшейся на сотни километров, запретной для всех других самолётов испытательной зоне. Через одну-две минуты после разговора со мной командный пункт «проверял связь» с другой машиной, потом с третьей и так далее, пока очередь вновь не доходила до меня. Земля тревожилась о нас! Как бы гладко ни шло дело, она никогда не бывает до конца спокойна за испытателей, находящихся в воздухе.

И, как подтвердилось тут же, имеет для этого некоторые основания.

Внезапно в наушники ворвался голос — громкий, звонкий, какой-то, не скажу — взволнованный, но такой, в котором ясно ощущалось сдерживаемое усилием воли волнение:

— У меня флаттер! Флаттер! Флаттер! Флаттер у меня…

Позывные — ни свои, ни адресата — названы не были, но я (да и не я один, конечно) сразу узнал этот голос. Передавал Анохин.

Флаттер! Самый страшный вид вибраций из многих (к сожалению, достаточно многих) известных в авиации.

Анохин замолчал… Наступила долгая-долгая пауза. Наконец её прервал осторожный эапрос командного пункта:

— Седьмой! Я — Земля. Ответьте.

Снова пауза… Повторный запрос… И наконец:

— Земля! Я — Седьмой. Вибрации погасил. Но в управлении что-то неладно. Тяну к вам.

Голос Анохина снова был, как всегда, тихий и глуховатый. Звонкость из него исчезла. Но не исчезла смертельная опасность, нависшая над лётчиком и машиной: хорошо, конечно, что она не развалилась от вибраций, но неизвестно, в каком состоянии самолёт вышел из флаттера. Может быть, где-то на грани разрушения — «на последней нитке» — держатся жизненно важные части машины: узлы крепления крыла или оперения, тяги управления рулями. Как поведут они себя под действием болтанки — воздушных возмущений, всегда более сильных внизу, у земли? Не зря, конечно, сказал Анохин не «иду», а «тяну» к вам!

В голове у меня проскакивают воспоминания — далеко не самые очаровательные из всех возможных — о том, как я немногим более года назад тянул к аэродрому на МиГ-9 с разрушившимся оперением. А ещё несколькими годами раньше — на экспериментальном СБ с крыльями, деформированными от попадания в тот же зловредный флаттер. А ещё однажды… Словом, воспоминаний хватает. Есть с чем сравнивать. Но сейчас не до сравнений. Хочется каждую секунду знать, что с Анохиным.

Судя по всему, того же самого хочется и Земле. Она периодически, явно чаще, чем следовало бы, запрашивает:

— Седьмой! Где вы?

На что Анохин с обычной своей невозмутимостью коротко отвечает:

— Подхожу к вам.

Большего действительно не скажешь. Хороший симптом — уже сама по себе эта вернувшаяся к нашему товарищу невозмутимость.

Я лежу в глубоком вираже над аэродромом и жадно всматриваюсь в зелено-пёструю — леса вперемежку с полями — полосу подходов. Один десяток секунд тянется за другим, а на полосе все пусто! Наконец — вон она! — появляется сверкающая дюралево-серебристая мушка. Это самолёт Анохина. Он медленно (или это только сейчас кажется, что медленно?) ползёт по зеленому фону полосы подходов… пересекает жёлтую песчаную зону на границе аэродрома и… катится по бетонной посадочной полосе. Все! Сел!

В этот момент я пренебрегаю строгими правилами пользования радиосвязью и, нажав кнопку своего передатчика, выдаю прямо в эфир глубокий вздох облегчения и не предусмотренную никакими кодами фразу:

— Молодец, Серёжа!

И никто не сделал мне потом замечания за столь явное, записанное всеми магнитофонами нарушение правил ведения радиосвязи.

А вибрации, случившиеся у Анохина, оказались не флаттером. Техника преподнесла нам очередной сюрприз: ещё один новый (будто не хватало имевшихся!) вид вибраций, очень схожий с флаттером по характеру и интенсивности, но все-таки новый. Его нарекли скоростным бафтингом, а за Анохиным закрепилась честь быть первооткрывателем нового явления.

Но это уже — область чистой техники. Нас же сейчас интересует другая — этическая сторона дела.

Итак, если, несмотря на все усилия, спасти машину нельзя, лётчик должен думать о себе. Это мы уже установили.

Ну а если выясняется, что нельзя спасти и себя? Что тогда?

Тогда настоящий испытатель возвращается своими помыслами… снова к машине!

Не ко «всей своей жизни», которая, согласно проверенным литературным традициям, должна «промелькнуть за несколько секунд перед мысленным взором» погибающего, и не к его родственникам, и не к руководящим лицам любого ранга, а к машине. К своей работе, к заданию, к тому, чтобы оставить товарищам как можно меньше неясностей и как можно больше результатов своего последнего эксперимента!

Вот чего хотел Анохин: дать людям хоть какую-то ниточку, держась за которую они смогли бы распутать сложный клубок загадок, связанных с гибелью опытного истребителя. На это он, повинуясь безошибочному душевному порыву, и бросил секунды, которые считал последними в своей жизни.

Это уже не техника. Это — этика. Причём этика, как мне представляется, самая высокосортная.

* * *

При всем благоговении, которое я смолоду, можно сказать, с самых первых дней пребывания в ЦАГИ, испытывал по отношению к опытным и экспериментальным самолётам, быстро выяснилось, что сами по себе они не летают. Летают на них люди. И, как в любом виде человеческой деятельности, при этом всплывает множество моральных, этических и прочих душевных проблем, причём проблем сугубо земных едва ли не чаще, чем небесных. Чтобы обнаружить это, не требовалось особой наблюдательности: яркие, бесспорные факты ежедневно сами бросались в глаза.

Интересно, что поначалу такие факты выглядели вполне законченными, аккуратно — как патроны в магазинную коробку — укладывающимися в какую-то стройную систему. И лишь постепенно, чаще всего — при столкновении с исключениями, в которых означенная система неожиданно теряла свою стройность, на свет божий выползали сомнения, колебания, противоречия — появлялась проблема.

Взять хотя бы известное, уже не раз затронутое литераторами положение: как лётчик-испытатель «берётся» или «не берётся». Впрочем, нет — он всегда берётся за любую предложенную ему очередную работу. Это на руководителе испытательного или конструкторского коллектива лежит нелёгкая обязанность — прежде чем предлагать очередную работу лётчику, взвесить все обстоятельства, начиная от формы, в которой он сейчас

находится, его квалификации, возможностей, даже склонностей и кончая самой целесообразностью проведения предполагаемого испытания. А лётчик — он всегда «за». Скрытую борьбу за получение нового, сложного, интересного, порой опасного задания я наблюдал среди своих коллег, без преувеличения, несчётное число раз. Тенденцию же уклониться от подобной чести — настолько редко, что каждый такой случай воспринимал как нечто противоестественное, как выпадающую точку, как исключение, вызывавшее прежде всего реакцию удивления, а в дни безапелляционной молодости — и безоговорочное осуждение.

Словом, на сей счёт тоже существует традиция. И, надо сказать, традиция хорошая, правильная, явно идущая на пользу делу и в то же время как-то подымающая внутренний облик нашей корпорации. И конечно, не случайно прошло немало лет, пока жизнь не заставила меня впервые задуматься над тем, всегда ли этот традиционный образ действий лётчика-испытателя безоговорочно хорош? Не знает ли и это доброе правило своих исключений?

Алексей Иванович Никашин был одним из первых в нашей стране лётчиков-испытателей с высшим инженерным образованием.

До поступления в Военно-воздушную академию он успел несколько лет полетать в строевых частях. И не просто полетать, но даже приобрести столь ценный для испытателя боевой опыт: орден Красного Знамени — большая редкость в довоенные годы — напоминал об участии совсем молодого тогда лётчика Никашина в отпоре войскам Чжан Цзо-лина на Китайско-Восточной железной дороге в двадцать девятом году. Он летал умно, смело и чисто. Особенно широкую известность получили его полёты на разных модификациях самолётов, начиная с «ЛаГГ-первого», созданных в конструкторском бюро С.А. Лавочкина. Можно без преувеличения утверждать, что и в знаменитом Ла-5, и в Ла-7, и в последующих машинах этого коллектива продолжала жить немалая доля творческого труда Никашина. Выполнил он и много разных других заданий и вот должен был начать испытания новой машины — первого детища молодого, едва образовавшегося коллектива. Я встретил его за несколько дней до начала этой работы и задал тот самый вопрос, который обязательно задаёт испытатель испытателю в подобных обстоятельствах:

— Как машина?

— Да так, знаешь…

Дело было много лет назад, но, как сейчас помню, ответ

Никашина заставил меня насторожиться — не столько даже своим содержанием, сколько тоном, которым он был произнесён. Не было в нем того, что называется металлом в голосе.

Разумеется, я не стал настаивать на расшифровке туманной формулировки «да так…» (это, кстати, тоже традиция: не тянуть из лётчика отзывов, которые не успели должным образом созреть и сформироваться).

Но Никашин развил свою мысль сам:

— Понимаешь, она какая-то нелетучая. Бежит, бежит по полю, должна бы уж вроде проситься в воздух, а она ни в какую: едет себе по земле, как влитая.

— А ты на пробежках её до скорости отрыва доводил?

— Доводил. И отрывал. Но очень ненадолго. Больше не получается: аэродром маленький, не хватит потом места остановиться… А разгоняется она после отрыва плохо. Не тянет её в воздух! Это ясно… Впрочем, может быть, ещё немного скорости — и полетит как миленькая. Бывает ведь и так…

Это было верно. Большинство самолётов даёт знать о близости отрыва от земли: машина начинает «привспухать» и покачиваться, будто примеряясь к отрыву. Но действительно встречаются машины, у которых это предупреждение не ощущается: они плотно, жёстко, устойчиво бегут по земле и вдруг, будто пришпоренные, выскакивают в воздух, а потом легко уходят вверх. Никашин был прав: бывает и так. Редко — но бывает.

В сущности, на этом разговор можно было считать законченным, но тут я с присущей мне нехорошей склонностью ставить точки над "i" брякнул:

— Что же, ты считаешь, она не полетит?

Прямого ответа на мой бестактный вопрос Никашин не дал. Он пожал плечами и спокойно сказал что-то в том смысле, что, мол, «должна полететь».

Все это начинало меня тревожить.

— Знаешь что, — сказал я с апломбом житейской неопытности, — знаешь что: если есть такие сомнения, надо кончать работу на вашем куцем аэродроме. Что это за полоса — с гулькин нос! Перебирайтесь хотя бы на наш аэродром; полоса у нас длинная, спокойно все пробежки сделаешь и в настоящем подлёте машину попробуешь. Ну, а в крайнем случае, если совсем плохо полетит, у нас всегда есть куда приткнуться — кругом поля.

Правда, насчёт «гулькина носа» я в порыве полемического азарта немного преувеличил: всего несколькими годами раньше аэродром, на котором предполагалось проводить эти испытания,

считался едва ли не лучшим в Советском Союзе. На нем базировались и военная, и гражданская авиация, и самолёты Севморпути, и даже наш отдел лётных испытаний ЦАГИ. И никто на него не жаловался — всем он был хорош.

Однако время не стоит на месте: новые самолёты потребовали новых, гораздо более длинных взлётно-посадочных полос, и того, что было по всем статьям хорошо ещё несколько лет назад, сейчас для испытаний новой техники явно не хватало. Вот и Никашин оказался перед необходимостью поднимать впервые в воздух опытную машину, не испробовав её предварительно в полноценном, продолжающемся хотя бы несколько секунд полёте над самой землёй — так называемом подлёте. Установившаяся уже в то время методика лётных испытаний решительно требовала этого, и моё предложение, казалось бы, напрашивалось само собой.

Но Никашин покачал отрицательно головой:

— Не получается. Для этого надо машину разобрать, перевезти, собрать снова, опять нивелировать, отлаживать все системы. А нас и так сроки подпирают… Нельзя.

— Черт с ними, со сроками! Какой-нибудь цирк на первом вылете отодвинет их ещё больше! Нельзя же так в самом деле!

Я был очень рассудителен тогда. Мы все на зависть умны и рассудительны, когда взираем со стороны на дело, за которое непосредственно не отвечаем. Жаль одного: эти примерные качества мгновенно куда-то испаряются, как только речь заходит о вещах, прямо нас касающихся.

Все ещё не сдаваясь, я продолжал:

— А в конце концов, если ты не уверен, что эта штука полетит, заяви прямо об этом. Скажи начальнику лётной станции, инженерам, главному конструктору. Откажись, наконец! Скажи, что лететь так нельзя. Потребуй разборки машины и перебазирования на более просторный аэродром. Ты об этом говорил с главным или не говорил?

Этот вопрос, конечно, задавать тоже не следовало. Во всяком случае, отвечать на него Никашин не стал.

Возникла долгая пауза. Потом Никашин невесело усмехнулся и, возвращаясь несколько назад, уточнил:

— Я не на все сто процентов уверен, что она не полетит. Понимаешь — не на сто! Представь себе, что я отказываюсь, а на моё место приглашают какого-нибудь зеленого птенца, который никаких сомнений не испытывает просто потому, что не знает ещё, в чем тут можно сомневаться. И вот он, ничтоже сумняшеся, садится себе в самолёт и спокойно взлетает: могут же сработать остающиеся проценты! Как я себя буду после этого чувствовать?

Или ещё того хуже: убьётся зелёный птенец. Ведь это будет означать, что я — лично я! — его попросту спихнул в могилу!.. Представляешь себе, каково это будет?!

Я представлял.

* * *

Я очень хорошо представлял!

Ещё бы мне не представлять, как должен чувствовать себя лётчик в подобной ситуации!

С тех пор, когда я на собственной шкуре впервые испробовал это, до дня разговора с Никашиным прошло более двух лет, но казалось, дело было вчера — так врезалось в память и в душу все, что я тогда перечувствовал.

Дело было на фронте. Я получил новое назначение, прибыл в полк пикирующих бомбардировщиков и сразу же включился в его боевую работу.

Новая обстановка, новые задания, новая машина — обилие нового заполнило моё сознание. И все-таки — возможно, в этом было профессиональное испытательское — я не мог не заметить, что с правым мотором полученного мной (в армии очень точно и хорошо говорят: доверенного мне) самолёта не все в полном ажуре: чем-то не нравился мне его голос.

Прошли ещё два-три боевых вылета, и особенности поведения правого мотора стали вылезать наружу: температура охлаждающей воды и масла на нем стала держаться на несколько градусов выше, чем на левом. Заметьте: это были именно особенности — называть их дефектом оснований пока не было, ведь температура оставалась в пределах нормы, да и то, открыв правые заслонки радиаторов несколько больше левых, температурные режимы обоих моторов можно было сравнять.

Но от полёта к полёту это различие росло. Относить свои наблюдения за счёт одной лишь только дотошной испытательской въедливости было больше невозможно. И я рассказал о них техникам.

Мотору устроили гонку на земле — гонку долгую, но совершенно безуспешную: на земле он работал, по единодушному заключению всех присутствовавших, не исключая и меня самого, «как часы». К сожалению, этого нельзя было утверждать о его работе в полёте — в воздухе мотор грелся с каждым разом все сильнее и сильнее. Соответственно все более «громким голосом» говорил об этом после каждой посадки и я.

И тут-то мои упорные доклады вдруг возымели неожиданный

и очень обидный для меня, прямо ошарашивающий эффект: командир эскадрильи усмотрел в них, что я, выражаясь деликатно, не в должной мере рвусь в бой.

Глядя на вещи с дистанции многих лет, я сейчас могу понять его. Обстановка в воздухе нелёгкая: противник имеет явное превосходство в воздухе. Редкий вылет проходит без боя, и редкий бой заканчивается без потерь. В часть приходит новый человек — пойди поручись, что у него там делается в душе! А летать надо. Самолётов и так не хватает. Не ставить же машину, о которой техники докладывают как об исправной, на прикол только потому, что этому только что пришедшему в полк придире что-то в ней не нравится.

— Следующий вылет я сделаю на вашей машине сам, — сказал комэск, явно решив, что в данном случае надо не столько искать дефект в моторе, сколько «воспитывать» лётчика.

Такого оборота дела я не ожидал! Все мысли в голове мгновенно перестроились на иной лад. Может быть, и в самом деле, думал я, здесь, на войне, надо отучаться от испытательского придирчивого отношения к машине? Самолётов и без того мало. Так надо по крайней мере использовать те, что есть, не цепляясь к ним по ерунде. Не всякий принцип одинаково пригоден для любых условий. Вот уж действительно дёрнул меня черт за язык!..

Тяжко было у меня на душе, когда на нашем полевом аэродроме взвихрилось рычащее снежное облако, из его недр выплыла моя — или теперь она уже не моя? — машина и, убрав шасси, с набором высоты красиво развернулась в сторону линии фронта.

Что я скажу командиру, когда он через час вернётся?..

Но он не вернулся. То есть, вообще говоря, к счастью, вернулся, но не через час, а на следующий день и… без самолёта. Все-таки не зря вызывал у меня такие подозрения правый мотор. Над самой линией фронта он совсем отказал, и попытка лётчика пристроиться вынужденно на передовой истребительный аэродром закончилась неудачно: противник без труда разобрался в происходящих прямо у него на глазах событиях и штурмовым ударом группы истребителей уже на земле добил охромевшую машину. Люди уцелели чудом.

Оказалось все-таки, что к технике надо относиться придирчиво. Даже когда её не хватает. Вернее, особенно когда её не хватает. Попытка отступить от этой позиции стоила нашему полку ещё одной, столь нужной в жестокую первую военную зиму боевой машины.

Моя репутация самолётного диагноста с тех пор сомнению не подвергалась; во всех неясных случаях подобного рода командир

полка приказывал мне проверить ту или иную машину в воздухе — чаще всего «заодно» с выполнением боевого задания, — и заключение моё принималось как окончательное и обжалованию не подлежащее. В этом тоже были свои сложности, но не о них сейчас речь.

Долгие годы не мог я забыть своего самочувствия, когда, отставленный от боевого вылета, стоял на аэродроме и ожидал возвращения улетевшей машины! Ведь в том, что мотор неисправен, я был уверен на те же восемьдесят, девяносто, девяносто пять, но все же не на все сто процентов. И уж тем более трудно было ожидать, что неисправность, если даже она действительно существует, так решительно проявится именно в этом полёте.

Тогда-то я впервые понял, что сколь ни сложен, бессмысленно рискован, неразумен может быть полет, лететь при всех этих условиях порой бывает психологически легче, чем не лететь. Хотя, конечно, уходя по доброй воле при подобных обстоятельствах в воздух, лётчик проявляет не силу, а слабость.

Впрочем, не со мной одним случались такие казусы.

Стоило вспомнить фронтовую историю со злополучным мотором, как тут же, по ассоциации, в памяти всплыл и другой случай, происшедший с моим товарищем Алексеем Николаевичем Гринчиком.

Незадолго до начала войны ему — ещё сравнительно молодому тогда испытателю — было поручено вести новый истребитель. Конструктор машины С., полный, энергичный мужчина со сверкающей металлом улыбкой, которую он почти никогда не снимал с лица, поражал собеседников какой-то странной комбинацией наивности и апломба. Последнее из этих свойств проявлялось всегда и неизменно, а первое — как только разговор касался тем авиационно-технических и, в частности, испытательных.

— В нашем деле он — чистая деревня! — быстро определил Гринчик.

Но в конце концов не все ли нам было равно: «деревня» или «не деревня» он в нашем деле? Делал бы хорошо своё!

Увы, вскоре выяснилось, что результаты его деятельности, так сказать, по прямому назначению тоже особого восхищения вызвать не могли.

* * *

Наступил день первого полёта Гринчика на этой машине.

Сначала все было, как всегда: прекращение других полётов, многочисленные зрители-болельщики по краям лётного поля, в окнах пристроек, на крышах ангаров, небольшая группа начальства у кромки бетонной взлётной полосы…

Чуть поодаль от других стоял начальник лётной части отдела лётных испытаний ЦАГИ — наш первый учитель испытательского искусства Иван Фролович Козлов. Когда уходили на сложное задание его подчинённые или ученики — а Гринчик был и тем, и другим, — Козлов всегда выходил на поле проводить их. На лице у Фролыча для всеобщего обозрения было выставлено приличествующее случаю бодро-уверенное выражение, не оставлявшее места для малейших сомнений в бесспорном успехе предстоящего полёта. Другое дело — было ли столь же безоблачно в тот момент у него на душе: безоговорочно поручиться за это было бы, по-видимому, довольно неосторожно. Но так или иначе внешний декорум был соблюдён полностью. И коль скоро разговор идёт о лётной этике, стоит заметить, что и это тоже имело к ней самое прямое отношение: решение принято, новых обстоятельств, которые дали бы повод к пересмотру этого решения, нет — значит, нечего осложнять работу непосредственных исполнителей своими выставленными напоказ переживаниями!

Впрочем, Гринчик в тот момент если что-нибудь и переживал, то одно лишь полное удовлетворение: наконец-то он дорвался до вылета на опытном самолёте! Мы все думали тогда не столько о том, как будем выпутываться, попав в сложное положение, сколько о том, как бы очутиться к этим романтическим и эффектным положениям поближе.

Выкрашенный в вызывающе красный цвет самолёт стоял на взлётной полосе, как говорится, готовый к бою. Кстати, внешне он на первый взгляд был очень похож на всемирно знаменитый в те годы истребитель И-16: тот же короткий обрубок фюзеляжа, те же низко расположенные овальные крылышки, такой же круглый лобастый капот мотора. Впрочем, давно замечено, что близкие по времени выпуска самолёты одинакового назначения внешне всегда похожи друг на друга — иначе и быть не может: законы развития техники действуют в разных фирмах (и даже в разных странах) более или менее одинаково.

Но как показало дальнейшее, сходство самолёта, о котором идёт речь, со знаменитым «И-шестнадцатым» было действительно только внешнее!

Тогда-то я и обратил впервые внимание на то, как, в общем, легко — ценой, казалось бы, самых малых изменений — превратить хорошую машину в плохую. Впоследствии мне не раз

приходилось удивляться этому феномену…

Но вот Гринчик надевает парашют, влезает в самолёт, запускает и пробует мотор. Характерный жест кистями выставленных из кабины рук в стороны: «Убрать колодки». Дежурный стартер отмахивает белым флажком вдоль взлётной полосы вперёд (радио на одноместных самолётах тогда не было, и полёты так — флажками — и управлялись). Машина пошла на взлёт!

Поначалу все шло нормально: хвост плавно поднят, густо гудит работающий на полном газу мотор, самолёт бежит точно по оси бетонной дорожки.

Бежит… бежит… Что-то он очень уж долго бежит! Обычно о подобных случаях пишут: «Не успели мы об этом подумать, как…» Но мы успели подумать. Подумать, переглянуться, снова перебросить взгляд на бегущий уже далеко за серединой аэродрома самолёт…

Где-то на самом краю лётного поля машина наконец оторвалась от земли и медленно, метр за метром, потянулась вверх. Вот оно — преимущество большого, с многокилометровой полосой аэродрома!

— Долго бежал, — задумчиво бросил Козлов.

— Верно, долго? Вот и мне тоже так показалось, — светским тоном подхватил стоявший неподалёку конструктор С. — Вы, пожалуйста, Иван Фролович, скажите ему, чтобы в следующий раз так долго не разбегался. Пусть отрывается раньше.

Ответ Фролыча — не будем воспроизводить его текстуально — заставил конструктора прочно закрыть рот. Но присутствующие по достоинству оценили и щедро откомментировали этот красочный диалог лишь впоследствии. А пока их внимание было безотрывно приковано к полёту — дела там по-прежнему шли несколько странно: маленькая красная машина описывала широкий круг над окрестностями аэродрома на высоте ста двадцати, от силы ста пятидесяти метров вместо обычных четырехсот—пятисот.

Долго тянулась четверть часа этого неприятного полёта. Наконец, замкнув полный круг, Гринчик благополучно приземлился.

— Не лезет она, собака, вверх, — рассказывал он, выбравшись из кабины. — Скорость более или менее разгоняет, а вверх, что на взлёте, что в полёте, — ни в какую! Я подобрал наивыгоднейшую скорость, на ней хоть полтораста метров наскреблось, а на других режимах так и сосёт её вниз, к земле. Вот уж действительно: аппарат тяжелее воздуха. Оно и чувствуется — значительно тяжелее!

В течение последующих двух недель Гринчик сделал на новом самолёте ещё несколько полётов (теперь я понимаю — вряд ли это было разумно). Однако ничего нового в них не выявилось — самолёт по-прежнему проявлял решительное отвращение к удалению от матушки земли.

Сейчас, в наши дни, причины столь недостойного поведения машины были бы быстро установлены: методы аэродинамических исследований да и самой лётно-испытательной диагностики усовершенствовались настолько, что сомнений в этом быть не может.

Но тогда дело обстояло иначе, и, как это часто бывает при отсутствии технических объяснений, подозрения конструктора перекинулись на лётчика:

— Виноват Гринчик. Что-то у него не получается.

Ну а если виноват лётчик, практические мероприятия по устранению недостатков машины ясны: надо заменить лётчика.

И энергичный С., недолго думая, быстро договорился с лётчиком-испытателем Л., работавшим на одном из серийных авиазаводов.

Боюсь, что читатель усмотрит в этой главе моих записок некоторый переизбыток различных С., Л. и прочих таинственных буквенных обозначений, за которыми — наподобие партизанских командиров в дни войны (хотя и по совсем другим причинам) — скрываются реальные люди. Ничего не поделаешь: каждое содержание требует определённой, соответствующей ему формы — глава-то, что ни говори, об этике…

Итак, все-таки С. договорился с Л. Ни руководство нашего института, ни командование лётной части, конечно, никакого участия в этой сделке не принимали, но и противодействовать желанию конструктора не могли: недоверие к лётчику было в то же время недоверием ко всей нашей фирме, и согласно неписаным велениям этики (опять она!) наше начальство обязано было соблюдать позицию демонстративного объективизма. Не уверен, что на сей раз веления этики были очень уж справедливы. Во всяком случае, такому критерию оценки любой морально-этической категории, как соответствие общественным интересам, они не отвечали никак. Скорее сам конструктор машины должен был бы в данном случае сообразовывать свои действия с требованиями этики, не говоря уже о лётчике, не устоявшем перед перспективой сорвать лёгкие лавры за счёт своего товарища.

— Я вам сейчас такой пилотаж покажу, что ахнете! — скромно пообещал окружающим Л., садясь в машину.

Но пилотажа он не показал. Его полет заставил по-

настоящему перепугаться не только нас, но и самих создателей этого удивительного аэроплана.

С трудом оторвавшись от земли, Л. еле-еле перетянул деревья, росшие за аэродромом, и так, на бреющем полёте, скрылся из глаз. У него не было квалификации Гринчика, позволившей быстро нащупать тот единственный режим полёта, на котором машина набирала хотя бы полторы сотни метров высоты. Время от времени Л. дёргал самолёт вверх, отчаянно пытаясь оторвать его от гибельного соседства с землёй, но, как и следовало ожидать, никакого эффекта эти конвульсивные рывки не давали — машина тут же вновь проседала вниз. Так, едва не задевая наземные препятствия, Л., наконец, замкнул круг, отнюдь не ставший для него кругом почёта, и вышел на аэродром. Приземлившись (благо для этого ему только и пришлось, что даже не убрать, а лишь чуть-чуть прибрать газ: земля и так была прямо под колёсами), он поднял очки на вспотевший лоб, дрожащими пальцами расстегнул привязные ремни, вылез из кабины и, не говоря ни слова, уехал с аэродрома. На этом эпопея и закончилась…

Конструктора С. через несколько лет встречали в одной из центральных областей в качестве… инспектора мельниц. Известие об этом было, впрочем, встречено в нашей лётной комнате без особого удивления:

— Молоть он умеет. Значит, работа по специальности, — решило общественное мнение.

А ещё через много лет, узнав о подозрительно блестящих и, конечно, оказавшихся липовыми успехах этой области по производству мяса, молока и масла, мы снова (и, по-видимому, в последний раз) вспомнили С.:

— Наверное, и он к этой липе руку приложил. Знакомый почерк.

Своеобразная судьба постигла и саму злосчастную машину. Её отдали… в Московский авиационный институт, где она и простояла много лет на виду у студентов и преподавателей. Злые языки утверждали, что так было сделано не без здравой мысли: пусть, мол, будущие авиационные инженеры поучатся, как не надо строить самолёты.

Но я вспомнил всю эту забавную (счастье, конечно, что она обернулась забавной) историю потому, что, разговаривая с Никашиным, вновь представил себе самочувствие Гринчика, когда Л. собирался на его машине в полет.

— Черт его знает! — говорил нам потом Лёша. — Вроде никаких сомнений у меня не оставалось: не идёт вверх машина. Все как будто перепробовал. А вдруг, думаю, чего-то не учёл

такого, что я не знаю, а Л. знает? Вот взлетит сейчас да действительно открутит над аэродромом весь пилотаж! Куда мне после этого податься: одна дорога — в петлю!

И Гринчик, вытянув шею и состроив страшные глава, наглядно показал, как именно пришлось бы ему лезть в петлю, если бы не выяснилось, что никаких особенных секретов Л. не знает, а просто прихвастнул по безграмотности.

* * *

Никашин говорил почти те же слова, какие произнёс в своё время Гринчик, да и внешне положение складывалось очень похожее: и тут, и там машина из породы испытывающих преувеличенную привязанность к земле.

Сказать по существу вопроса мне было больше нечего, и я, пожав руку Никашину и пожелав ему удачи, отправился по своим делам. Как часто потом я горько сожалел об этом! Почему я не выяснил толком, делился Никашин с кем-нибудь, и прежде всего с конструктором самолёта, своими сомнениями или нет? Почему не поднял тревогу, не шумел повсюду, где можно и где нельзя, что делать первый вылет этой машины на ограниченном аэродроме недопустимо, не требовал, чтобы Никашина выслушали?

Почему? Да прежде всего, наверное, потому, что и сам Никашин не говорил ничего сколько-нибудь определённого — так сказать, в полный голос. А сомнения, впечатления, подсознательные ощущения — товар, который на стол начальству не положишь. Тут тоже действует своя этика, вернее — оборотная её сторона.

Когда дело дошло до вылета, Никашин оторвал самолёт от земли, перетянул через препятствия на границе аэродрома, но набрать заданную высоту уже не мог. С ревущим на полном газу мотором, в единственно возможном положении, при малейшем отклонении от которого — и в сторону разгона и в сторону уменьшения скорости — машина снижалась, летел он над крышами домов, верхушками деревьев, проводами линий электропередач. Ясно было, что надо скорее возвращаться домой. Но для этого нужно развернуться, а как тут развернёшься, если и на прямой-то еле-еле удаётся держаться! И, я думаю, не случайно Никашин начал попытку развернуться не над домами, а над первой же подвернувшейся рощицей. По крайней мере тут над ним не было людей. В эту рощу машина и рухнула…

* * *

С тех пор прошло много лет.

И все эти годы я не в силах освободиться от одного тяжкого ощущения.

Известно, что чаще всего лётчик попадает в беду совершенно для себя неожиданно (напомню ещё раз, что самое страшное в авиации — непредвиденное). Бывает, что неприятностям предшествуют какие-то опасения: осознанные или неосознанные; в последнем случае их принято именовать предчувствиями. Иногда же — правда, исключительно редко — лётчик знает.

Так вот, не могу я отделаться от ощущения, что Никашин — знал.

Вернее, почти знал. И в этом «почти», пожалуй, и заключалась главная причина свершившейся беды…

Сейчас ничего подобного опять-таки случиться не может. Не может по ряду причин. Во-первых, потому, что современный уровень авиационной науки просто не даёт возможности построить самолёт, который вообще отказывался бы лететь. Он может летать лучше или хуже, может оправдать или не оправдать возложенные на него надежды, может, наконец, преподнести какие-то сюрпризы в области новых, ранее не освоенных скоростей и высот полёта. Но чтобы самолёт не полетел — сейчас такое невозможно!

Во-вторых, выпуску новой машины в воздух в наши дни предшествует большой комплекс жёстко узаконенных проверок и обсуждений. В том числе обсуждение на методическом совете по лётным испытаниям, где опытнейшие лётчики-испытатели, ведущие инженеры, авиационные учёные нашей страны с предельной дотошностью взвешивают каждую мелочь, связанную с предстоящими полётами, и дают своё «добро», только когда на любое, пусть самое маловероятное «а вдруг» найдено и рекомендовано надёжное противоядие. Тут не отбрасываются без обсуждения и такие невещественные категории, как малейшие сомнения, колебания, подсознательные ощущения лётчика — и того, которому предстоит лететь на новой машине, и всех остальных, которые не раз побывали в его шкуре, а сегодня олицетворяют собирательную фигуру «лётчика-испытателя вообще», и должны проявить всю мудрость, весь опыт, всю эрудицию, присущие этому, как было сказано, собирательному, но тем не менее, конечно же, реально существующему персонажу. Наконец, драгоценную и практически почти полную информацию о том, как поведёт себя новая машина в воздухе, дают моделирующие стенды, в которых вычислительная техника

сочетается с натурными элементами конструкции испытуемого самолёта.

Нет, не может сейчас повториться такая катастрофа!

Но в принципе этическая проблема — должен или не должен лётчик-испытатель безоговорочно принимать любое предложенное ему задание — не утеряла своей остроты. Следует ли ему соблюдать в этом деле столь подчёркнутый нейтралитет только потому, что он — лицо наиболее заинтересованное? Уместна ли здесь испытанная солдатская формула: «Ни на что не напрашиваться, ни от чего не отказываться» (тем более что первую часть означенной формулы большинство испытателей соблюдают не очень-то исправно)?

Не берусь ответить на эти вопросы с полной, пригодной во всех случаях определённостью. Этическая проблема не арифметическая задача: не всегда в конце учебника найдёшь на неё однозначный ответ. Тем более что и математические задачи имеют иногда два, четыре и больше равно правильных ответов. А тут, бывает, многие годы пройдут, пока разберёшься — этично или не очень этично действовал в каком-то давным-давно прошедшем случае, прочно забытом всеми, кроме тебя самого.

И все-таки мне по-человечески нравится эта славная испытательская традиция — идти на любое дело, на какое позовут!

На ней выросло не одно поколение наших лётчиков, на ней сформировалась вся советская испытательская школа. Без неё профессия лётчика-испытателя потеряла бы что-то трудно формулируемое, но очень существенное во всем своём облике: стала бы менее рыцарской, что ли (да извинит меня читатель за столь феодальную терминологию).

Если же подойти к вопросу с позиций менее романтических, но более деловых — с тех самых позиций общественной целесообразности, о которых уже упоминалось, — то, я уверен, быстро удастся установить, что потерь и убытков от соблюдения этой традиции куда меньше, чем прямого выигрыша, — и для лётных испытаний и для самих испытателей.

Надо только, чтобы окружающие знали о существовании такой традиции, понимали ограничения, которые она накладывает на поведение твёрдо следующего ей лётчика, и ответственно заботились обо всем том, что сознательно исключает из поля своего зрения он сам. Если сказанное звучит несколько туманно, его можно было бы расшифровать, но это уже область сугубо практическая, относящаяся прежде всего к организации и методике лётных испытаний.

А традиция — пусть живёт!

ЕЩЁ О ЛЁТНОЙ ЭТИКЕ

— Я слетал!

— Я испытал!

— Я довёл машину!

Лётчики-испытатели редко употребляют эти выражения. Да и когда употребляют, то, как правило, не вкладывают в них такой же смысл, какой вкладывает, скажем, поэт, говоря: «Я сочинил стихи».

Современный самолёт испытывает большой коллектив, можно сказать, целый оркестр. И хотя лётчик-испытатель исполняет в этом оркестре сольную партию и к малейшему его замечанию чутко прислушивается — ловит на лету — дирижёр (конструктор машины), все-таки местоимение "я" тут не подходит.

Слов нет, положение «солиста» накладывает на труд лётчика определённый отпечаток. Прежде всего он несёт личную, персональную, ни с кем не разделённую ответственность за все, что сам решил и сам же осуществил в полёте. Конечно, ответственность в тех — увы, нередких — случаях, когда заслуженно или незаслуженно приходится за что-то отвечать. И наоборот: если ни за что отвечать не приходится, а решения и действия лётчика признаются удачными, весь поток общественною одобрения или, во всяком случае, львиная его доля фокусируется — опять-таки заслуженно или незаслуженно — на лётчике.

Так и — возвратимся к этой аналогии — у музыканта: удача или неудача в трактовке исполняемого произведения, уровень владения техникой игры, неожиданное соединение тщательно разученного заранее и внезапно, по вдохновению, возникшего тут же, на глазах у слушателей, — все это его собственное, индивидуальное, своё.

Но при всем том музыкант живёт и творит не в безвоздушном пространстве. Он исполняет не какую-то вольную импровизацию, а строго — до последней ноты — следует написанному композитором. В его успехе или неуспехе обязательно присутствует что-то (и, наверное, немалое «что-то») от труда многих людей, начиная от учивших его педагогов и кончая настройщиком, готовившим к концерту инструмент, не говоря уже о дирижёре и оркестре, если солист выступает вместе с ними.

И все-таки солист остаётся солистом!

Нечто сходное можно сказать и о лётчике. Он тоже летает не как бог на душу положит, а пунктуально выполняя (особенно в испытательном полёте) составленное на земле задание — свои

«ноты». Есть у каждого лётчика и своя школа, печать которой лежит на каждом его движении. Есть и множество (куда больше, чем у пианиста) «настройщиков», готовящих машину и оборудование к полёту. Есть даже специальные люди, обеспечивающие на аэродроме и во всей зоне испытательных полётов должный порядок, безопасность и рабочую — чуть было не сказал: творческую — обстановку (не знаю уж, с кем их сравнить: с администраторами, рабочими сцены, капельдинерами?). А в полёте на многоместном самолёте налицо и «оркестр». Причём опытные, хорошо сколоченные, с полуслова понимающие командира испытательские экипажи встречаются ненамного чаще и ценятся соответственно не ниже, чем самые что ни на есть заслуженные симфонические коллективы. Правда, лётчику — командиру экипажа — приходится быть «солистом» и «дирижёром» одновременно, но это уже подробность.

Не буду развивать аналогию дальше, сравнивая многочисленные автоматические устройства, устанавливаемые на борту современного самолёта, с магнитофонами, патефонами, граммофонами и прочей музыкальной техникой (подобная аналогия опасна: ещё обвинят в антимеханизаторских настроениях!).

Так или иначе, факт остаётся фактом: на лётчика, особенно лётчика-испытателя, смотрят почти так же, как на солиста. Видимо, действительно разные виды творческой деятельности человека имеют что-то общее между собой.

Но положение солиста, тем более солиста признанного (так сказать, любимца публики), таит в себе и определённые соблазны. При всей своей неистребимой привязанности к родной для меня испытательской корпорации должен сознаться — не все наши молодые (да и не одни только молодые) коллеги одинаково успешно устояли перед лицом этих соблазнов.

И первый из них — пресловутое "я".

Впрочем, это "я" — категория, встречающаяся не только в лётной среде. Вспомним хотя бы распространённое среди директоров: «Я выполнил план на столько-то процентов». Или генеральское: «Я взял город» (по этому поводу, как известно, ещё Василий Тёркин заметил, что «города сдают солдаты, генералы их берут…»).

Нетрудно найти примеры и в области, значительно более близкой: чего стоит хотя бы установившийся у нас порядок именования типов летательных аппаратов по первым двум буквам фамилии главного конструктора! Здесь прямо в глаза бьёт явное противоречие между общественным, коллективным характером труда по созданию новой машины и частным, индивидуальным

характером, не скажу присвоения, но, во всяком случае, именования продукта этого труда. Хочется надеяться, что дни этого удивительного обычая (заимствованного, между прочим, в предвоенные годы у тогдашней Германии) сочтены. Очень уж не гармонирует он с духом времени!

Именно так — «дни сочтены» — я писал тридцать лет назад, в самой первой рукописи воспоминаний, которые вы сейчас читаете. Но оказался плохим пророком. Уже ушли из жизни конструкторы, именем которых продолжают называться летательные аппараты, созданные под руководством их преемников. И дух времени, на который я ссылался, неузнаваемо изменился к лучшему. А самолёты — в отличие от судов, автомобилей, станков, словом, всех других порождений конструкторского творчества — продолжают называться по-прежнему…

Многие, очень многие смертные грешат тем, что заменяют слово «мы» словом "я". Грешат этим, повторяю, и иные лётчики. Благо вся обстановка их работы очевидным образом тому способствует: сам, один, под собственную ответственность, без чьей-либо подсказки делает он своё дело.

И только если взглянуть на лётные испытания как на процесс (и, позволю себе заметить, процесс творческий), начинающийся задолго до вылета и оканчивающийся не скоро после посадки, только тогда делается в полной мере очевидной его коллективность.

В морском флоте издавна действуют так называемые правила совместного плавания. Легко представить себе, сколько столкновений, несостоявшихся рандеву и всяких других бед случалось бы на море, если бы этих правил не существовало. Горький опыт свидетельствует, чем оборачивается несоблюдение этих правил, — вспомним хотя бы гибель «Нахимова».

Но старые моряки понимают под совместным плаванием не только движение группы судов. Об этом очень хорошо сказано в интересной книге ленинградского писателя — моряка Сергея Адамовича Колбасьева, погибшего, как и многие другие ни в чем не повинные люди, в том же недоброй памяти тридцать седьмом году. Один из рассказов Колбасьева так и называется: «Правила совместного плавания». Действующий в этом рассказе персонаж — опытный флотский командир Плетнёв — относит к числу правил совместного плавания и такие, как: «…язвительность в разговорах на корабле ни к чему» или: "…служить[1] за столом в кают-компании не полагается".

Во всех существующих лётных наставлениях тоже обязательно фигурирует специальный раздел: «Правила

группового полёта». Его содержание, а главное — назначение непосредственно, как говорят, перекликается с флотскими правилами совместного плавания. Но если вдуматься, всякий полет, даже когда в воздухе один самолёт, на борту которого нет никого, кроме пилота, — есть полет групповой. Групповой потому, что прочные, хотя и незримые, нити связывают лётчика с десятками людей, готовивших полет и обеспечивающих его с земли.

И уж тем более групповая вся деятельность человека, посвятившего себя лётным испытаниям. Тут налицо все приметы коллективного творческого труда и в том числе едва ли не на первом месте — множество душевных, моральных, этических проблем, одна за другой неудержимо всплывающих перед лётчиком, даже если он по молодости лет и возомнил было себя этаким гордо-одиноким рыцарем воздуха.

Наше поколение авиаторов помнит времена, когда коллектив испытателей нового самолёта состоял всего из нескольких человек: ведущего инженера, ведущего лётчика, двух-трех механиков и мотористов, техника по приборному оборудованию — вот, пожалуй, и все. И все же это был коллектив. Маленький, но коллектив.

Иначе обстояло дело разве что на самой заре развития авиации. Тогда конструктор машины был един не только «во трех», как господь бог, а, можно сказать, во многих лицах: сам проектировал самолёт, сам рассчитывал его аэродинамику и прочность, сам строил свою машину, сам и испытывал её (с большим или меньшим успехом — это ужо другое дело) в полёте.

Думаю, что в этом проявлялась не одна только кустарность, под знаком которой развивалось самолётостроение (да, наверное, и не одно лишь самолётостроение) на первых порах своего существования. Было тут и другое!

Мне кажется, конструктор стремился самолично испытывать свой аппарат в воздухе прежде всего потому, что не хотел отходить от творческого процесса создания новой машины на завершающем, едва ли не самом интересном этапе этого процесса. Ведь ни один художник, написав картину, не поручит «чужому дяде» отойти от неё, взглянуть со стороны, определить необходимые поправки и, главное, своей кистью осуществить их на полотне. А авиационный конструктор наших дней вынужден идти на это: чересчур многого требует от человека подобная профессия, как, впрочем, и профессия лётчика-испытателя. Полноценно в одном лице их не объединить. Единственный известный мне человек, которому это удавалось, причём в течение многих лет, был авиаконструктор И.И. Сикорский.

Да, коллективна наша работа. Коллективна по самому своему существу.

А раз так, неизбежно всплывает очередная этическая проблема — проблема взаимоотношений лётчика-испытателя с участниками испытаний, остающимися на земле.

Добиться полного взаимопонимания тут не так просто, как может показаться с первого взгляда. И не одной лишь известной пословицей, согласно которой пеший конному не товарищ, определяется эта сложность; хотя первопричина возможных взаимных недопониманий «пешего» и «конного» кроется скорее всего именно в этом. Всякое иное объяснение было бы, по-видимому, недостаточно материалистично.

Легче всего лётчику добиться полного понимания с ведущим инженером. Ведущий инженер — летающий или нелетающий, все равно — естественный единомышленник лётчика. Он тоже, как и лётчик, стремится провести программу испытаний прежде всего надёжно, безаварийно, получить при этом возможно более полные результаты и сделать все это в минимальные сроки. Заметим в скобках, что и конструктор хочет в общем того же самого. Но у него надежды на блистательность полученных результатов, на сроки их получения и на безаварийность этого процесса располагаются, как правило, несколько иначе по порядку. А тут налицо ещё один случай, когда от перемены мест слагаемых сумма вопреки арифметике может измениться. Словом, общие интересы одинаковые, а частные… Частные зависят от места, занимаемого человеком среди других людей. Ничего с этим не поделаешь: бытие действительно определяет сознание.

С наиболее обнажённой очевидностью я наблюдал эту классическую закономерность у обработчиков — девиц и юношей, которые по записям на лентах самопишущих приборов строят экспериментальные кривые и определяют из них те характеристики машины, ради которых проводился очередной испытательный полет. Если спросить любого обработчика, так сказать, теоретически, как он смотрит на постепенность, последовательность и прочие принципы обеспечения безопасности лётных испытаний, ответ будет, конечно, чётко положительный. А на практике… на практике порой бывает и иначе.

— Молодец Коля! — заявил как-то один мой знакомый обработчик. — Такие дачи[2] сделал: с первого раза почти до полного отклонения рулей. Очень легко обрабатывать.

— До полного?! — ужаснулся я. — Но ведь на машине ещё не замерены шарнирные моменты. Разве можно давать такие

отклонения, пока нет надёжных данных тензометрии рулей? Ведь мы фактических нагрузок на них ещё не знаем. Этак недолго и развалить корабль в воздухе ни за что ни про что!

Мой собеседник пожал плечами. Хотя он в своём деле был не таким новичком, как Коля — молодой лётчик-испытатель, впервые получивший в руки опытный самолёт, — но видел в материалах каждого полёта прежде всего своё: более или менее удобные для расшифровки записи приборов.

Любят наземники лётчиков, которых называют «сговорчивыми»! И в общем правильно делают, что любят: конечно же, лётчик обязал делать все от него зависящее, чтобы облегчить труд своих товарищей. Но здесь, как во всем в жизни, нужно обладать хорошо развитым чувством меры.

Чтобы убедиться в этом, достаточно вспомнить хотя бы, как я перед первым дальним полётом на бомбардировщике Ту-4 уступил настояниям начальства, в последний момент потребовавшего включить в наш экипаж нового, не слетавшегося с нами человека. Немало лишних осложнений пришлось преодолеть не только мне (это было бы ещё, так сказать, поделом), но и моим спутникам из-за недостаточной твёрдости их командира!

Да, пожелания наземных участников работы надо, конечно, учитывать. Но учитывать критически, с большой осторожностью и многократным приложением апробированной испытательской мерки «а если…». Ну а проявление критичности, осторожности и приложения всяческих мерок если и не относится полностью к области этики, то, во всяком случае, вплотную соседствует с ней. От этого не уйдёшь.

* * *

Давно замечено, что нередко в авиационных и особенно околоавиационных кругах наибольшей популярностью пользуются не те лётчики, которые летают наиболее результативно, а те, которые летают особенно эффектно.

Однажды этот труднообъяснимый с позиций здравого смысла психологический сдвиг открылся мне в особенно явном виде.

Два тяжёлых реактивных корабля уходили в сложный ночной испытательный полет.

Один за другим они медленно выползли на взлётную полосу, прорулили в самое её начало и только там развернулись носами по курсу взлёта: разбег предстоял солидный, и пренебрегать лишними десятками метров бетона перед собой не приходилось.

Взлетать с современного, полностью оборудованного всеми положенными светотехническими средствами аэродрома, кроме всего прочего, — очень красиво.

С обеих сторон полосу окаймляют ряды огней — низко, почти заподлицо с грунтом, установленных через строго равные промежутки весёлых, ярких светильников. Через километр полосы среди огоньков внезапно появляется один зелёный, через два километра — два, через три — три и так далее. Они во время разбега подсказывают лётчику, какая часть полосы осталась у него за спиной и сколько, следовательно, лежит ещё впереди. При взлёте до отказа нагруженной машины этот вопрос интересует экипаж самолёта больше, чем, пожалуй, любой другой.

Где-то далеко в ночной тьме двойная цепочка мерцающих огней сливается в одну. Нет, это не обман зрения: действительно, после того, как бетон обрывается, под взлетевшим самолётом продолжает мелькать одинарная линия огней — она помогает точно выдержать направление взлёта.

Вот поочерёдно опробованы турбины, ярко вспыхнули подкрыльные фары — и первый самолёт пошёл на взлёт. Со стороны видно, как среди аэродромных огней все быстрее и быстрее бежит белый эллипс — участок полосы, освещённый бортовыми фарами. С грохотом и рёвом самолёт пробегает мимо провожающих. Из выхлопных сопел его двигателей бьёт пламя загадочного тускло-красного цвета — удивительно, как это такое здоровенное пламя совершенно невидимо в дневных полётах!

Проходит десять—пятнадцать секунд — и пламя выхлопов растворяется в ночи. Зато грохот двигателей, усиленный многократно пересекающимся эхом, становится даже громче: он направлен теперь почти прямо в сторону людей, оставшихся стоять у края полосы.

Бортовые аэронавигационные огни самолёта — красный на левом крыле, зелёный на правом и белый на хвосте, — удаляясь, мелькают среди огней аэродрома. Наконец где-то в самом конце полосы эти подвижные огоньки начинают медленно уползать вверх: самолёт оторвался!

Все с облегчением вздыхают. Вроде и не было никаких сомнений в том, что машина взлетит — это подтверждалось и расчётами и целым рядом ранее выполненных взлётов с прогрессивно возрастающими весами, — а все-таки шевелилось в глубине души что-то неуютное. Что ни говори — вес небывалый! Словом, наука наукой, техника техникой, но слава богу, что этот взлёт уже позади.

Белая звёздочка хвостового огня лезет по небу вверх.

А в начале полосы уже начинает взлёт второй корабль…

Им предстояло пройти многие тысячи километров, выполнить в ночной тьме сложнейшие совместные манёвры, а потом, разойдясь, разными маршрутами вернуться домой. Не каждый день выполняются такие задания даже на нашем видавшем виды испытательном аэродроме! И оставшиеся на земле, разговаривая, читая, занимаясь многими своими наземными делами, каким-то уголком подсознания никак не могли оторваться от наших товарищей, делавших в чёрной стратосфере свою трудную работу.

Не буду описывать весь ход этого незаурядного вылета: я в нем не участвовал и знаю о дальнейшем со слов моих друзей, — благо друзья у меня были в составе обоих экипажей.

Поначалу все шло как следует. Под машинами лежала спящая земля, над ними — бездонное, чернильно-чёрное ночное небо. Температура воздуха за бортом такая, что ртуть ушла куда-то в самый низ шкалы термометра: на земле можно целую жизнь прожить, так ни разу и не хлебнув такого морозца! Но люди всего этого почти не замечали — точнее, не отмечали в сознании, так как, во-первых, привыкли к обстановке дальнего ночного высотного полёта, а во-вторых, были по горло заняты каждый своим делом: когда работы иного, не до красот природы!

Итак, начало полёта прошло вполне благополучно. Но благополучие это длилось недолго. Первые признаки возможных осложнений появились уже через несколько минут после выхода на заданную высоту. Впереди по курсу среди ночной тьмы заиграли зарницы. Увидев их, лётчики сразу вспомнили грозу, прокатившуюся над аэродромом незадолго до вылета. Неужели это она? Вроде не должна бы здесь быть: синоптики обещали, что грозы уйдут от намеченною маршрута полёта в сторону.

Но — та самая или другая — гроза была уже совсем близко. Времени для особенно долгих раздумий не оставалось. Надо было решать: лететь ли прежним курсом дальше или отворачивать в сторону?

Нет, не следует чрезмерно упрощать сложившуюся ситуацию. Проще всего было бы назвать решение лететь вперёд безграмотным или явно авантюристическим. Но тогда вообще и разговаривать было бы не о чем. А речь идёт о вещах куда более тонких, чем, скажем, бездумное стремление лётчика ни с того ни с сего влезть на тяжёлой, перегруженной, неманевренной машине прямо в грозу.

Дело в том что грозы прямо перед самолётом действительно не было. Впереди, над самым горизонтом, просматривались звезды. Однако оценить сколько-нибудь точно, насколько ниже летящих самолётов останется верхушка грозовых облаков, было невозможно: что ни говори, ночь есть ночь. И конечно,

благоразумие требовало отвернуть от этой опасной, так нечётко ограниченной зоны. Такое решение диктовалось всем многолетним, нелегко доставшимся, а потому особенно весомым авиационным опытом.

Внезапно впереди и ниже ведущего самолёта загорелось сразу целое поле ярких зарниц.

— Это было похоже на чёрный мраморный стол, весь в сверкающих золотистых разводах, — рассказывали мне потом участники этого на всю жизнь запомнившегося им полёта.

И тут второй лётчик ведущего корабля сдержанно спросил:

— Не притянет нас она? Может быть, лучше обойдём?

Настаивать он не мог. Не мог, несмотря на то, что прослужил в авиации значительно дольше, чем командир корабля, и образование имел посолиднее, да и по всему складу своего характера лучше умел, принимая какое-то решение, учесть все многообразие конкретных обстоятельств. Но он был вторым пилотом в тот день. И прекрасно понимал, что какие бы то ни было споры с командиром корабля, особенно в сложной обстановке, сами по себе таят порой не меньшие опасности, чем даже явно ошибочное решение командира.

А командир встретил замечание своего коллеги молча. Лишь через некоторое время он предпринял попытку, правда, не обойти зону гроз, но хотя бы оставить её пониже под собой. Двигатели были выведены на режим полного газа, и тяжёлый корабль натужно, метр за метром, полез вверх.

Но было уже поздно. События помчались в непрерывно ускоряющемся темпе: каждая секунда приносила новое и, увы, все более тревожное. Исчезли из виду звезды на небе. По фюзеляжу заскользили какие-то странные, светящиеся изнутри, розовые облачные клочья.

Ещё мгновение — и могучий нисходящий поток рванул машину вниз. Не успел экипаж опомниться, как оказался в самой толще грозовой тучи.

И вот тогда-то и началось!

* * *

Огромный корабль, которому, можно сказать, по штату было положено переходить из режима в режим медленно, плавно, с солидной неторопливостью, — этот самый корабль, будто лишившись поддерживающих его крыльев, падал — именно падал, а не снижался! — в глубь чёрной облачности.

Воздушные порывы швыряли его с борта на борт, гнули

крылья, наваливались так, что трещали заклёпки, на фюзеляж.

Машину несло вниз на сотни метров в секунду. Впрочем, назвать точную цифру вертикальной скорости было невозможно: стрелки приборов метались по своим циферблатам как угорелые, ни на мгновение не останавливаясь в каком-то более или менее определённом положении.

Кругом сверкали молнии. И вот, наэлектризованный до предела, засветился каким-то странным, неровным светом сам корабль, забегали огоньки по поверхности крыльев и фюзеляжа, полетели искры с концов консолей, а на штангу, торчащую из носа самолёта — перед самыми лицами полуослепленных лётчиков, — сел огромый кипящий огненный шар.

Ярким пламенем горели окружавшие со всех сторон машину облака. «Наверное, так выглядит изнутри работающая домна», — рассказывали потом обо всей этой переделке наши товарищи.

Один за другим самопроизвольно выключались двигатели — их входные устройства в таких потоках работать, конечно, не могли. Второй лётчик упорно запускал их вновь, но угнаться за темпом событий было нелегко: не успевал запуститься один двигатель, как выходил из строя другой. Был момент, когда не работали три двигателя из четырех!

Надо отдать должное экипажу — он не растерялся.

Оба пилота — и командир корабля и второй лётчик — не опустили руки: тогда уж ни единого шанса на спасение не осталось бы наверняка! Работая, сколько хватало сил, штурвалами и педалями, они старались удержать самолёт в каком-то более или менее приемлемом положении в пространстве, как говорится — лишь бы не вверх колёсами. Сидевший у экрана бортового радиолокатора штурман отрывочно командовал: «Левее… правее… прямо…» — ему, единственному в экипаже, было в какой-то степени видно расположение зон особенно интенсивной грозовой деятельности.

Больше предпринять было нечего…

К счастью, все это мы впоследствии узнали по рассказам экипажа самолёта, а не по разрозненным остаткам, собранным аварийной комиссией, хотя, говоря откровенно, по всему ходу дела следовало скорее ожидать последнего.

Когда гроза в конце концов выплюнула из своих недр многострадальную машину, выяснилось, что за несколько десятков секунд потеряно без малого пять километров высоты! В нормальной атмосфере самолёт этого типа никаким способом — даже в пикировании — не мог бы снизиться так энергично.

Ни о каком дальнейшем выполнении задания, разумеется, не могло быть и речи. Стояла другая задача: как-нибудь потихоньку

добраться домой.

И это удалось — дальше полет протекал без приключений, а последующий тщательный — до последней гайки — осмотр на земле показал, что конструкция самолёта выдержала выпавшую на её долю встряску блестяще: существенных повреждений в машине не оказалось. Дотемна обгорели капоты двигателей, местами деформировалась обшивка крыльев и фюзеляжа, но основные силовые узлы остались целы. Впрочем, последнее обстоятельство следует отнести прежде всего к чести тех, кто конструировал и рассчитывал самолёт на прочность, а не тех, кто на нем летал. Ход испытаний в результате всего происшедшего так или иначе прервался на срок гораздо больший, чем потребовался бы из-за обхода грозовой облачности стороной. Не зря говорится, что наши недостатки суть продолжения наших же достоинств, только в гипертрофированном их виде.

Так и тут: похвальное стремление — точно, без отклонений, выполнить задание во что бы то ни стало, — проявленное в чрезмерной дозе, привело к явно нежелательным — хорошо ещё, что не к трагическим — последствиям!

А как второй корабль? Что случилось с ним?

Его экипаж во главе с командиром — лётчиком-испытателем Б.М. Степановым — своевременно оценил возможные последствия неприятного соседства грозовой зоны и был, если можно так выразиться, заранее настроен на то, что — ничего не поделаешь — надо отворачивать!

И как только потенциальная угроза вляпаться в грозу превратилась в почти свершившийся факт — когда заиграл своими разводами «мраморный стол» и на фоне его всполохов исчезли из виду огоньки ведущего корабля, — Степанов энергично отвернул машину в сторону.

Второй корабль в грозу не попал…

Казалось бы, оценка действий обоих экипажей и прежде всего их командиров — ясна?

Не тут-то было! Значительная часть общественного мнения (правда, по преимуществу мнения людей нелетающих), а вслед за ним и то, что называется официальным признанием, склонились в сторону шумного восхваления командира корабля, попавшего в грозу («Какой молодец! Ему все равно, гроза там или не гроза: ничего не боится!»). Отношение же к лётчику, принявшему решение на рожон не лезть, осталось сдержанно-нейтральным: его не ругали, но и не хвалили. И мало кому пришло в голову, что лётчик этот не смог отличиться, блестяще выходя из сложного положения, прежде всего потому, что сумел в это сложное положение… не попасть.

Впрочем, в этом странном сдвиге общественного мнения я усматриваю традицию, берущую своё начало во тьме давно прошедших веков — ещё со времён Дедала и Икара.

Помните эту красивую легенду? Дедал смастерил себе и своему сыну Икару крылья и перед вылетом предупредил Икара, чтобы тот в полёте не поднимался чересчур близко к солнцу, так как его жаркие лучи могут растворить воск, которым скреплены крылья. Икар не выполнил этого указания, его крылья разрушились, и он погиб, упав на землю.

В сущности, если отвлечься от благородного переносного смысла легенды и проанализировать её содержание с позиций, так сказать, профессионально-лётных, придётся признать, что Икар не кто иной, как первый в истории авиации аварийщик и родоначальник всех последующих (имя которым легион) аварийщиков. Причём, опять-таки в полном соответствии всему последующему авиационному опыту, причина происшествия выглядит весьма тривиально: невыполнение инструкции по пилотированию, нарушение полученного задания.

Так оно с тех пор в авиации и повелось…

Но популярность Икара в памяти человечества несоизмеримо выше, чем популярность Дедала, — хорошо овладевшего техникой скромного пилотяги, благополучно и без происшествий долетевшего до места назначения.

Увы, и по сей день современные Икары начисто затмевают своей сенсационной известностью современных же Дедалов. Странно, но факт.

Что это, тоже проблема авиационной (или околоавиационной) этики?

Или, может быть, скорее — эстетики? Не знаю.

* * *

Известный английский учёный-гидродинамик Фруд закончил своё исследование о качке корабля искренними словами: «Когда вновь построенный корабль выходит в море, то его строитель следит за его качествами на море с душевным беспокойством и неуверенностью, как будто это воспитанный и выращенный им зверь, а не им самим обдуманное и исполненное сооружение, которого качества должны быть ему вперёд известны в силу самих основ, положенных в составление проекта».

Если подобное признание справедливо по отношению к морским судам, которые человек строит уже тысячи лет, то что же остаётся сказать о самолётах! Тут уж сюрпризам, что называется,

сам бог велел быть. Не знаю, как насчёт других божьих повелений, но это выполняется на редкость исправно: недостатка в сюрпризах в ходе лётных испытаний почти никогда не ощущается.

И сообщать о них создателям новой машины вынужден не кто иной, как лётчик-испытатель.

Если сюрприз приятный, сказать об этом, конечно, одно удовольствие. Но почему-то гораздо чаще выплывают сюрпризы огорчительные. И докладывать о них — едва ли не самый неприятный пункт длинного перечня профессиональных обязанностей лётчика-испытателя.

«Резать правду-матку» иногда страшно не хочется — как из благородного человеколюбия (кому нравится огорчать окружающих?), так и потому, что означенное действие редко приводит к улучшению взаимоотношений между лётчиком и создателями машины. В праведном стремлении поддержать эти взаимоотношения на достаточно высоком уровне недолго поддаться соблазну и пойти по линии наименьшего сопротивления.

Самолёт, который впервые заставил меня задуматься об этом, появился во время войны. Мне не довелось принимать участия в его испытаниях, и как-то получилось, что я познакомился с ним в воздухе, только когда машина уже строилась серийно.

К этому времени в моем послужном списке числилось уже добрых четыре десятка самолётов разных типов. Давно уже и речи не было ни о какой вывозке. Ознакомившись с конструкцией и расчётными данными новой для себя машины на земле, я, как всякий профессиональный испытатель, садился в самолёт, взлетал, а там — в воздухе — он сам раскрывал мне все свои манеры и повадки.

Так же вылетел я и на этой машине, тем более что не имел оснований считать её особенно серьёзной: лёгкий штабной самолёт на пять пассажиров, с двумя маломощными моторами, классической схемы моноплан с низко расположенным крылом — чего там могло быть необыкновенного!

Но отступления от обыкновенного начались сразу после отрыва.

Прежде всего я не почувствовал на штурвале и педалях живого, упругого сопротивления воздушной среды, того самого сопротивления, которое даёт возможность «чувствовать машину». Казалось, можно поставить штурвал и педали в любое произвольное положение, бросить их — и так они в этом положении и останутся, таща самолёт все дальше от исходного режима.

В довершение всего самолёт был не очень гармоничен: недостаточно устойчив в продольном и чрезмерно устойчив в поперечном отношении.

Конечно, опасности для меня и моих спутников все это не представляло: я работал испытателем, повторяю, все-таки уже не первый год, так что разобраться в особенностях очередного самолёта и на ходу приспособиться к нему удалось достаточно скоро.

Но считать в таком виде машину доведённой явно не приходилось. А её ведь уже выпускали серийно! Как же это могло получиться?

Едва самолёт, успокоенный несколькими энергичными движениями рулей, замер в режиме набора высоты, я обернул свою несколько растерянную физиономию к соседу — ведущему инженеру конструкторского бюро.

— Чего вы так смотрите? — забеспокоился он.

— Как вы считаете: пилотажные свойства у неё доведены? Ничего лечить не надо? — дипломатично спросил я, сделав при слове «неё» неопределённое движение головой в сторону штурвала, приборной доски и носа машины.

Мой сосед удовлетворённо хмыкнул:

— Все в порядке. Её облетывал… — тут он назвал фамилию одного из моих товарищей, уже в то время прочно стоявшую в списке первой пятёрки лучших испытателей страны. — Он сказал после полёта, что все отлично, машина превосходная.

По-видимому, выражение удивления на моем трепетном челе усилилось, ибо ведущий инженер счёл нужным повторить:

— Так и сказал.

— И написал в лётной оценке?

— И написал в лётной оценке.

Мы полетели дальше. Самолёт, требующий неусыпного внимания на взлёте, не стал смирнее ни на крейсерских режимах полёта, ни на виражах, ни на посадке. Для массового лётчика он был, бесспорно, сложноват.

На земле я спросил у коллег:

— Как могло получиться, что такой старый зубр умудрился не разобраться в столь очевидном деле?

И получил неожиданный ответ:

— А мы его уже спрашивали. Он сказал: «Захотелось сработать на фирму…»

Сработать на фирму — иными словами, помочь конструктору самолёта, не теряя времени на всякие исследования, искания, доводки, переделки, быстренько воткнуть машину в серию. Это всегда приятно, и, конечно же, заключение лётчика, открывающее

ворота к подобной возможности, всегда способствует установлению самых радужных взаимоотношений между ним, лётчиком, и конструктором.

Излишне говорить, что на самом деле в подобной ситуации происходит срабатывание не на фирму, а против фирмы: пилотажные недостатки самолёта рано или поздно (счастье ещё, если рано!) неизбежно выявятся в жестоком опыте широкой эксплуатации, и все недоделанное на опытном экземпляре придётся с несравненно большим трудом делать на серийных машинах. Мороки при этом достанется всем и в первую очередь самому конструкторскому бюро. Правда, остаётся надежда (сложны извивы человеческой психики!), что раздражение конструктора по поводу означенной мороки выльется не на покрывшего душой лётчика, а на тех будущих критиков, которые «выдумали какие-то недостатки в прекрасной машине». Если одни люди говорят нам приятное, а другие — неприятное, всегда хочется считать, что правы первые.

Эксплуатировать эту человеческую слабость соблазнительно. Иногда — например, ухаживая за интересной дамой и зная всю силу действия самых, казалось бы неправдоподобных комплиментов, — простительно подобному соблазну и поддаться. Во всяком случае, существенного урона интересам общества от этого проистечь не может.

Но создатели новой авиационной техники — не светские дамы. Разговаривать с ними надо без комплиментов, в открытую. Тем более что получить объективную информацию из какого-либо другого источника, кроме лётчика-испытателя, они могут далеко не всегда.

Это, как говорится, налагает…

* * *

Если вдуматься, «фирмачество» — такую кличку получила тенденция к необъективно преувеличенному рекламированию изделий своего КБ — тоже, подобно многим другим порокам, представляет собой не что иное, как гипертрофию неких достоинств, а именно: горячего, патриотического отношения к творчеству своего коллектива. Другое дело, что порой эта гипертрофия подогревается соображениями далеко не коллективистского свойства.

Иногда приверженность к своей фирме проявляется в формах невинных, никому вреда не приносящих и даже в какой-то мере симпатичных.

Помню, вскоре после окончания войны над нашим аэродромом, появилась размашистая двухмоторная машина. Конечно, мы сразу узнали её: это был новый опытный бомбардировщик хорошо знакомого нам конструкторского бюро. Летал на нем известный советский испытатель Владимир Константинович Коккинаки со вторым пилотом — собственным братом Константином Константиновичем.

Но почему они прилетели к нам? Ведь испытания этой машины проводятся на другом аэродроме. Да и никакой заявки на этот неожиданный визит в нашу диспетчерскую не поступало. В чем дело?

Однако раздумывать на эту тему уже не было времени: самолёт заходил на посадку.

Заходил он как-то не по-обычному — низко, издалека, на работающих моторах, по очень пологой траектории. Подойдя к земле, самолёт не перешёл, как испокон веков положено, на большие углы атаки, а, почти не задрав носа, в том же положении, в котором летел, на большой скорости коснулся бетона колёсами и побежал по полосе, держа, как выражаются на аэродромах, «хвост дудкой».

После такой посадки машина, как и следовало ожидать, прокатилась очень далеко — в самый конец лётного поля — и прирулила оттуда на стоянку только минут через десять.

Мы уже ждали её и сразу же набросились на весело улыбавшихся лётчиков с вопросами:

— Чем обязаны?

Братья Коккинаки отшутились:

— А вы что, не рады?

— Рады, рады. Всегда вам рады. А чего это она у вас так интересно садится?

— Вот потому так и садится, чтобы вам было интересно. Она и так может, и этак…

Прошло немало дней, пока мы узнали что к чему. Оказалось, что, взлетев на новой машине, испытатели обнаружили ни более и ни менее как… невозможность сесть обратно на землю! При малейшей попытке убрать газ самолёт так энергично опускал нос, что еле хватало полного отклонения штурвалов для его удержания от пикирования. Какая уж тут посадка!

Взлететь-то взлетели, а вот — «как отсюда слезть»?

Дело оборачивалось так, что покидание самолёта с парашютами если и не оставалось единственным выходом из положения, то приобретало все черты вполне реальной перспективы. Приготовиться к нему, во всяком случае, следовало.

И тут новый сюрприз: оказалось, что прозрачный фонарь,

закрывающий кабину пилотов сверху и являющийся единственным выходом из неё, не сдвигается и не сбрасывается аварийно. Заел — и все тут!

Тогда-то лётчики и решили податься на ближайший аэродром с открытыми, без высоких препятствий подходами и длинной, многокилометровой посадочной полосой. И сразу же выработали тактику подхода: на среднем газу — наименьшем, при котором машина не «клевала», — и приземлением с поднятым хвостом на основные колёса, поскольку вытянуть её на три точки так или иначе оказалось невозможно.

План этот был безукоризненно выполнен — опытная машина посажена без малейших повреждений.

Но, патриоты своей фирмы, братья Коккинаки, едва оказавшись на земле, решительно не захотели, чтобы о затруднениях, встретившихся при доводке их нового подопечного, раньше времени пошёл звон по всей авиации. Вот окончатся испытания, будут устранены все недостатки и неполадки — тогда постфактум можно будет и рассказать обо всем. А пока — ни-ни! Потому-то они и стали темнить, отделываясь шутками от всех расспросов дотошных коллег и не думая даже, что, поступая подобным образом, в сущности, скрывают от людей совершенный ими подвиг.

Конечно, в таком виде «фирмачество» никакой вредоносности в себе не содержит.

Но бывают — и нередко — такие ситуации, в которых оно, без преувеличения, было бы смерти подобно.

Когда испытывались первые советские реактивные истребители, вторжение в область больших (по тому времени, конечно) околозвуковых скоростей шло практически параллельно на самолётах, созданных в конструкторских бюро А.И. Микояна и М.И. Гуревича, А.С. Яковлева, С.А. Лавочкина. Опасные явления подстерегали первенцев нашего реактивного самолётостроения на этом пути: и затягивание в пикирование, и сваливание в крен, и разного рода вибрации. И тут без взаимной связи и оперативной информации было не обойтись!

Иначе — представьте себе: сегодня вам посчастливилось благополучно выбраться из сложного положения, а завтра от той же причины погибает ваш товарищ, своевременно не предупреждённый вами о стоящей на его пути опасности и способах её преодоления. Как вы будете после этого жить дальше?

Нет уж, соревнование соревнованием, фирменный патриотизм фирменным патриотизмом, но тут они отступают перед вещами более вескими.

И действительно, при испытании наших первых реактивных

самолётов, а через несколько лет при испытании первых стреловидных машин, словом, всегда при коллективном преодолении очередного барьера — никаким фирмачеством, конечно, и не пахло. Взаимная информация участников испытаний самолётов нескольких разных, конкурирующих (или, если угодно, можно сказать: соревнующихся) между собой конструкторских бюро оперативно осуществлялась по каналам, которые впоследствии получили наименование «горизонтальных связей» — впрямую, от одного лётчика или ведущего инженера к другому.

Но в ряде других случаев, к сожалению, бывало и иначе.

И если не само фирмачество, то, во всяком случае, слухи об этом явлении получили широкое распространение. Подозревать в приверженности к нему стали порой людей, ни малейшего отношения, как говорится, ни сном, ни духом, к этому греху не имевших.

* * *

Был в моей лётной биографии период, когда силой обстоятельств мне пришлось заниматься испытаниями не самих самолётов, а специальных видов их оборудования — бортовой радиолокационной аппаратуры.

Некоторые из таких испытаний были, в сущности, чрезвычайно интересны, и только непроходящее ощущение своего опального положения мешало мне в полной мере оценить это.

Одно из числа подобных испытаний заключалось в том, что я взлетал на двухместном реактивном МиГе, выходил в зону воздушных стрельб, там закрывался тёмной, непрозрачной шторкой, и, видя одни лишь приборы, выходил в атаку на мишень, буксируемую на длинном тросе другим самолётом. Прицеливание, ведение огня боевыми снарядами, выход из атаки (столкнуться с мишенью было ни к чему: на этом все испытание, как равно и все последующие с моим участием, по-видимому, и закончилось бы!) — все это выполнялось из закрытой кабины.

Быстро выработалась привычка: крутящаяся, мерцающая зелёная отметка на экране индикатора стала выглядеть убедительной, надёжной, ненамного менее наглядной, чем непосредственное наблюдение «собственными глазами».

Даже необходимость пилотировать вслепую — определять пространственное положение машины по косвенным показаниям приборов, да ещё не в спокойном, прямолинейном полёте, а на энергичном, с глубокими кренами манёвре, — перестала казаться

особенно сложной.

Через короткое время я, окончательно обнаглев, стал совершенно спокойно относиться и к тому, что во второй кабине нашего истребителя сидел не профессионал лётчик, а ведущий инженер Ростислав Александрович Разумов, не только не умевший управлять самолётом, но решительно неспособный применить это умение, даже если бы оно у него и было, в полёте. Дело в том, что мой друг Разумов был (и остался по сей день) завзятым, неисправимым, закоренелым радиолокаторщиком. Этим все сказано. На фоне дорогой его сердцу радиолокационной аппаратуры таких мелочей, как возможность перевернуться вверх колёсами, сорваться в штопор или воткнуться в мишень, просто не существовало. Он блестяще делал своё дело — сложная опытная электронная аппаратура в его руках отлично работала в воздухе и неуклонно совершенствовалась от полёта к полёту, — но рассчитывать на него как на контролёра и страховщика моих собственных действий не приходилось.

Немудрёно поэтому, что я ощутил прилив некоей дополнительной порции уверенности, когда дело дошло до приглашения на борт самолёта представителя заказчика и этим представителем оказался лётчик. Все-таки как-то спокойнее.

Николай Павлович Захаров, как я быстро убедился, владел самолётом уверенно. Он действительно был хорошим лётчиком и к тому же грамотным, эрудированным в своей области инженером, но — это, правда, выяснилось не сразу — болезненно подозрительным человеком. Впрочем, может быть, в последнем я и ошибалось: не исключено, что эта подозрительность была даже не чертой его характера, а просто результатом всего того, что он успел наслушаться про пресловутое фирмачество.

В первом же совместном полёте, в котором я продемонстрировал ему весь уже отработанный нами цирк, он, когда мы, отстрелявшись, спокойно летели домой, покачал головой и с одобрением в голосе сказал по переговорному устройству:

— Здорово это у вас получается!

Одобрение со стороны товарища по профессии всегда приятно, и я воспринял его, надувшись подобно индюку, а своё полное по сему случаю удовлетворение выразил этаким самодовольным хмыканием: ещё бы, мол, — знай наших!

Но, увы, недолго длился разгул моего самомнения. Едва ли не на следующий день кто-то из членов комиссии по приёмке нашей аппаратуры спросил Захарова:

— А вы уверены, что Галлай прицеливается действительно по индикатору прибора? Не подсматривает он в щёлку из-за шторки?

Вопрос этот, оставляя даже в стороне моральный аспект дела, был попросту не очень грамотен: сколько-нибудь успешно прицелиться, так сказать, на глаз, да ещё подсматривая в щёлку, на современном истребителе просто невозможно. Тут самый несовершенный прицел даст лучшие результаты, чем полное его отсутствие.

Каково же было изумление окружающих, когда мой напарник ответил на этот наивный вопрос весьма неопределённо:

— Не знаю… поручиться не могу.

Назревал крупный скандал. Дабы по возможности пресечь его развитие, председатель комиссии — видный советский авиационный военачальник, сам первоклассный лётчик, дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант (ныне маршал авиации) Е.Я. Савицкий — решил слетать со мной сам.

И вот мы в воздухе. Несколько минут полёта — и на экране индикатора появляется дрожащий флуоресцирующий крестик. Это — наша цель. Энергично доворачиваю машину на неё, краем глаза поглядывая на приборы слепого полёта — как со скоростью, не великоват ли крен? Нет, ничего, все в приемлемых пределах… Загоняю метку цели в нужное положение… Теперь нужно не упустить её: машина круто, с нарастающей перегрузкой вписывается в глубокий вираж… Палец на гашетку… От короткой пушечной очереди самолёт ритмично дрожит, будто кто-то быстро бьёт его по днищу молотком. В нос ударяет острый пороховой запах… Но до мишени, судя по прибору, остаётся едва несколько секунд полёта. Резким рывком бросаю самолёт в сторону — метка цели, мелькнув, исчезает с экрана: теперь столкнуться с мишенью невозможно…

Все — боевой заход сделан. Плавным виражом с горкой выходим в исходную позицию для следующего захода.

Наконец кончаются снаряды. Да и по остатку горючего вроде пора домой.

По дороге Евгений Яковлевич молчит. И я ни о чем его не спрашиваю: у начальства спрашивать не принято, да и положение, в которое я попал, достаточно щекотливо — что ни говори, а, называя вещи своими именами, меня заподозрили в жульничестве. Или, если хотите, в фирмачестве, что в общем почти одно и то же.

На земле Савицкий, едва выбравшись из кабины, громко сказал:

— Работает честно!

И добавил, усмехнувшись:

— А интересная в общем штука!

Таким образом, все обошлось благополучно. Более того — не

без некоторой пользы для репутации нашей новой аппаратуры.

В сутолоке текущей работы я даже как-то и задуматься не успел о, так сказать, нравственной стороне происшедшего. Лишь значительно позже пришло в голову, как в общем легко угодить в положение ответчика за чужие грехи!

Хотя, впрочем, не такие уж они чужие — грехи товарищей по профессии. Принадлежа к какой-то корпорации, надо уметь отвечать за неё.

Мои коллеги могут возразить мне, что проявления фирмачества в наши дни редкость, исключение. И они будут правы: конечно же, исключение! Потому, наверное, так и запоминается каждый раз, когда мы с ним сталкиваемся. И во всяком случае, веления лётной этики на сей счёт ни малейших сомнений не вызывают. Она — против!

* * *

Не довольно ли, однако, примеров?

Наверное, читателю давно уже ясно то, что я понял, лишь поработав некоторое время лётчиком-испытателем: шагу нельзя ступить в нашем деле без того, чтобы не столкнуться с очередной морально-этической проблемой!

Со всех сторон, как деревья в густом лесу, окружают лётчика эти проблемы, причём в отличие от деревьев они не стоят смирно, а перемещаются, расширяются, сжимаются, то выходят на передний план, то скрываются за соседями, цепляются друг за друга, толкают то в одну, то в другую сторону, вмешиваются активно в его взгляды, привычки, принципы, во всю его жизнь!

Иногда правильное решение подобной проблемы видно, что называется, невооружённым глазом, иногда же, наоборот, так хитро замаскировано, что шансов найти его сразу почти нет.

Берёшься ли ты за новое, ещё в деталях неизвестное тебе задание, входишь ли в состав нового экипажа, решаешь ли извечный, едва ли не в каждом полёте всплывающий испытательский вопрос — когда продвигаться дальше, а когда остановиться, чтобы осмотреться и немного подумать, составляешь ли лётную оценку, — всюду тебя окружает не одна только техника, но и многообразные человеческие проблемы.

Мне понадобилось, как было сказано, несколько лет, чтобы сформировать представление о лётной этике как совокупности каких-то моральных норм, связанных с конкретными профессиональными обстоятельствами нашей работы. Не меньше времени потребовалось и для того, чтобы, вновь вернувшись от

частного к общему, понять общечеловеческий характер так называемой (теперь говорю: так называемой) лётной этики.

Впрочем, дело не в темпах формирования отвлечённых понятий в сознании автора этих записок. Интересно другое.

В печати часто мелькают выражения: рабочая честь, честь учёного, честь хлебороба, офицерская, спортивная, даже пионерская честь. А существуют ли все эти разные «чести» в таком чётко разграниченном, по разным полочкам разложенном виде? Можно ли представить, себе поступок, полностью согласующийся с велениями, скажем, чести учёного, но противоречащий, например, офицерской чести (если, конечно, это действительно честь, а не кастовый предрассудок)?

Можно, конечно, говорить о специфике форм проявления различных «видов» чести (в этом отношении несколько особняком стоит, пожалуй, одна лишь девичья честь), но основа во всех них — одна. Именно она и определяет правильное или неправильное решение человеком этических проблем, выдвигаемых перед ним жизнью.

Является ли в этом смысле лётная этика исключением?

Наверное, все-таки — нет.

СТО ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЁРТЫЙ

Огромный реактивный корабль, звеня работающими на малом газу турбинами, медленно рулит на старт. Сейчас он впервые уйдёт в воздух.

Первый вылет нового опытного самолёта — самое интересное, что может достаться на долю лётчика-испытателя. Особенно первый вылет самолёта подобного тоннажа и размеров. Если положить его, будто в глубоком вираже, на бок так, чтобы конец одного крыла упёрся в землю, конец другого крыла окажется на уровне крыши двенадцати-тринадцатиэтажного дома.

Только что мы пожали руки наших друзей: начальника лётно-экспериментальной станции, лётчика-испытателя инженера А.С. Розанова, ведущего инженера А.И. Никонова, заместителя главного конструктора Г.Н. Назарова и ещё много, много рук — десятки людей провожали нас. Их было бы ещё в несколько раз больше, если бы не опасение «мешаться под ногами»; только поэтому все, кто не имеет прямого отношения к вылету новой машины, подчёркнуто держатся в стороне.

Во время выруливания пробуем тормоза, путевое управление, устанавливаем во взлётное положение закрылки, следим за показаниями приборов. Все работает «как часы».

Из пилотской кабины, вынесенной наподобие ласточкина гнёзда в самый нос самолёта, как с балкона, видны уходящая вдаль многокилометровая взлётная полоса и заснеженное поле аэродрома с десятками стоящих по его краям самолётов.

С противоположной стороны лётного поля сквозь морозную дымку просматриваются контуры ангаров когда-то родного мне института, в котором я проработал четырнадцать, наверное, лучших лет своей жизни и с которым, вот уже скоро пойдёт седьмой год, как расстался.

Впрочем, сейчас не время для лирических, драматических и любых иных воспоминаний. Мы подрулили к месту старта.

Развернувшись вдоль оси взлётной полосы и поставив машину на тормоза, один за другим прогоняем в последний раз могучую четвёрку двигателей.

Показания приборов нормальные. На слух тоже как будто все в порядке (приборы, конечно, приборами, но и слух в авиации нужен не хуже музыкального). На всякий случай поворачиваюсь к бортинженеру К.Я. Лопухову — моему старому приятелю, которого судьба снова свела со мной на борту одного корабля:

— Ну, Костя, как по-твоему?

— Полный порядок. Можно двигаться.

— Хорошо… В корме! Как там у вас?

В наушниках шлемофона раздаётся спокойный голос кормового наблюдателя С.А. Соколова:

— Все нормально, командир. Выхлопа хорошие. Закрылки во взлётном положении. Замечаний нет.

Переключаюсь на внешнюю радиосвязь и прошу у командного пункта разрешения на взлёт. Руководитель полётов не вправе открытым текстом прямо в эфир пожелать нам счастливого первого полёта. Он связан жёсткими правилами радиообмена и может лишь вложить максимальную теплоту в свой знакомый нам голос, говорящий сухие уставные слова:

— Четвёртый, я — Земля, взлёт разрешаю.

От работающих на режиме полной тяги двигателей мелко дрожит вся масса огромного самолёта.

— Поехали!

Спущенный с тормозов корабль трогается с места и, с каждой секундой наращивая скорость, устремляется вперёд. Плиты бетонной дорожки сливаются в сплошную мелькающую пелену.

Боковым зрением вижу небольшую группу людей, стоящих невдалеке от взлётной полосы, против того места, где, по расчётам, мы должны оторваться от земли.

Самолёт плавно поднимает нос… Ещё секунда… Другая… И вот гаснет мелкая дрожь бегущих по бетону массивных колёс шасси, различимая даже на фоне грохота и тряски работающих двигателей… Всем телом чувствуется, как к бурному устремлению корабля вперёд примешивается еле ощутимое, будто дуновение, лёгкое движение вверх…

Мы — в воздухе!

Почти подсознательно отмечаю, что отрыв произошёл как раз на траверзе стоящей в стороне группы людей. Это хорошо; с первой же секунды полёта начинают поступать подтверждения правильности расчётов. Дай бог, или кто там вместо него, чтобы подобных подтверждений было побольше!

Но нет, так в авиации не бывает. По крайней мере на первых вылетах новых самолётов.

Едва успело моё требовательное подсознание обратиться к судьбе со столь беззастенчивым ходатайством (у него губа не дура, у этого подсознания), как его более трезвый собрат — сознание — зафиксировал первое и притом весьма серьёзное отклонение от нормы.

Оторвавшись от земли, машина стала энергично задирать нос вверх — кабрировать. Если позволить ей это, она потеряет скорость и свалится. Надо во что бы то ни стало отжать нос самолёта вниз!

Что за черт! Прямо преследует меня это кабрирование на первых вылетах. Так было на реактивном «МиГ-девятом», так повторяется и сейчас. С той только разницей, что теперь в моих руках корабль, по весу и массе — а значит, и инертности — превосходящий «МиГ-девятый» в десятки раз! Он реагирует на действия лётчика не мгновенно — прямо «за ручкой» — подобно истребителю, а медленно, неторопливо, как бы предварительно подумав. Исправить любое отклонение — особенно такое, как потеря скорости, — на тяжёлой машине гораздо труднее.

Пытаясь упредить злокозненное стремление вышедшего из повиновения корабля задраться, изо всех сил жму штурвал от себя вперёд.

Но отклонение штурвала не беспредельно — ещё немного, и он уткнётся в свой упор у приборной доски: руль высоты будет опущен до отказа. А самолёт продолжает кабрировать. Несколько, правда, медленнее, чем в первый момент после отделения от земли, но продолжает!

Нет, это безобразие надо прекратить. Причём — безотлагательно! Нетрудно представить себе, чем оно неминуемо окончится, если не будет преодолено в ближайшие же секунды!

Легко сказать — преодолено. Но как это сделать? Штурвал уже отдан до упора. Убрать шасси — будет только хуже: в выпущенном состоянии оно даёт хоть и небольшой, но все-таки пикирующий момент. Закрылки? Неизвестно — могут помочь, а могут, наоборот, усугубить неприятности; во всяком случае, момент сейчас не для экспериментов.

Остаётся, кажется, одно — уменьшать тягу двигателей.

На первый взгляд это представляется совершенно абсурдным. На каждом взлёте — а при первом вылете опытного самолёта тем более — лётчик стремится прежде всего разогнать скорость и удалиться от земли, обеспечив себе тем самым должную устойчивость, управляемость и свободу манёвра. Поэтому и вся силовая установка должна работать на полном газу, пока не будет набрано по крайней мере несколько сот метров высоты! И уже тем более дико убирать газ в ответ на угрозу… потери скорости!

Все это, вообще говоря, правильно. Вообще. Но не теперь!

Сейчас не время для стандартных решений: «законных» способов воздействовать на корабль в моем распоряжении нет. Будем пробовать незаконные.

Десять лет назад, когда на МиГ-9 у меня разрушилось хвостовое оперение, удалось заменить действие руля высоты переменной тягой двигателей. Теперь, слава богу, заменять руль не надо: достаточно, если игра тягой хотя бы немного поможет ему.

Левая рука плавно тянет назад секторы оборотов двигателей. Становится заметно тише. Всем телом чувствую, как гаснет стремление корабля вперёд — тяга падает. Кабрирование от этого явно уменьшается, но… одновременно теряется и скорость. Весь вопрос в том, что больше.

Ещё несколько секунд «размышлений» огромной машины… И её нос начинает медленно опускаться! Стабилизировалась и скорость…

Кажется, выиграли!

Нет, ещё не совсем. Чтобы победить кабрирование, пришлось уменьшить тягу двигателей гораздо больше, чем я ожидал. Теперь неясно — хватит ли её куцего остатка для полёта без снижения? Снижаться-то ведь некуда! И без того заснеженные поля и перелески зоны подходов мелькают совсем близко — на расстоянии всего нескольких десятков метров под нами.

Ещё два-три уточняющих движения секторами газа — и, наконец, все становится на свои места: корабль, шурша реактивными струями приглушённых двигателей, устойчиво летит вперёд, набирая, точнее «наскребая», каждую секунду полметра—метр высоты. Летит на весьма скромной скорости, с почти до упора отданным вперёд штурвалом, но летит!

Бросаю взгляд на секундомер. От момента начала разбега прошло неполные две минуты…

Снова к аэродрому мы подходим, описав размашистую петлю над его окрестностями и набрав свои заданные пятьсот метров высоты. Ровная нижняя кромка слоистых облаков стелется почти вплотную над нами. Кое-где по сторонам пятнистый, черно-белый зимний пейзаж перечёркивают наклонные столбы снегопадов.

На белом фоне окружающих аэродром полей расчищенные темно-серые бетонные полосы выделяются, как обрезки стальных рельсов, кем-то небрежно брошенные и косым крестом упавшие в снег.

В кабине устанавливается спокойная, рабочая атмосфера.

Время от времени в наушниках слышится что-то вроде пчелиного жужжания. Это инженер И.Г. Царьков включает самописцы: на первом вылете ценна каждая запись.

С земли запрашивают: как дела? Отвечаем:

— Нормально.

Это правда. Сейчас все действительно нормально, если, конечно, не считать несуразно отклонённого вперёд штурвала и, как следствие этого, весьма жёстких ограничений наших возможностей увеличивать скорость и набирать высоту. Но подниматься выше уже ни к чему. Теперь нам предстоит только снижаться. Кстати, оно и пора.

И вот мы на последней прямой. Выпускаем закрылки и устанавливаем рекомендованную нам по расчёту скорость.

— Вроде великовата скорость. Здорово промажем, — замечает второй лётчик Н.И. Горяйнов.

Я и сам чувствую то же самое. Но, впервые сажая новый, никогда ещё не садившийся самолёт, противопоставлять свою интуицию письменному заключению весьма солидной научной организации все же не рискую и подхожу к земле тщательно — километр в километр, — поддерживая эту заданную скорость.

Увы, на сей раз наука подвела. Мы, как прокомментировал впоследствии Костя Лопухов, «с песнями» проскочили начало посадочной полосы, пронеслись мимо обеспокоенной толпы встречающих и приземлились с солидным «промазом» лишь после того, как я выпустил тормозной парашют. Попробуй определи, когда слушаться своего лётного чутья, а когда хладных цифр беспристрастного расчёта! Чтобы уложиться в оставшуюся часть посадочной полосы, приходится жать на тормоза вовсю. И тут, как, впрочем, и следовало ожидать, раз они нам так нужны, в гидравлической системе что-то лопается и тормоза мгновенно и полностью отказывают. Хорошо ещё, что остаётся исправной система аварийного торможения. Только с её помощью мы, уже совсем невдалеке от конца полосы, останавливаем, наконец, громаду нашего корабля.

Все! Первый вылет выполнен. И выполнен в общем успешно.

Да, да, конечно же, успешно: несмотря на все случившиеся в полёте осложнения, установлено, что машина взлетает, садится, свободно разворачивается в воздухе, что исправно действуют почти все системы и что — самое главное — после нескольких мелких несложных доработок можно продолжать полёты по программе. Для этого, в сущности, только и нужно, что немного (записи нашего полёта точно покажут, сколько именно) переставить стабилизатор для устранения кабрирования да усилить крепление трубки гидросистемы.

А все наши приключения? Что ж, может быть, это даже неплохо, что они произошли на первом вылете. Тем меньше оснований ожидать от машины сюрпризов в будущем.

Действительно, забегая вперёд, можно сказать, что так оно и получилось: корабль этого типа — плод творческого труда большого коллектива, руководимого видным советским авиаконструктором В.М. Мясищевым, — успешно прошёл все испытания, в течение ряда лет строился серийно и заслужил любовь и доверив всех строевых лётчиков, бравшихся за его штурвалы.

Более того: он и сейчас в строю — успешно используется как

воздушный танкер для заправки других самолётов топливом в полёте. А один из кораблей этого типа выполнил миссию особого рода — перевёз «на спине» космический корабль «Буран» с места его постройки на космодром. Долголетие, ничего не скажешь, редкое!

В моей лётной книжке он был занесён в графу «Типы летательных аппаратов» под номером сто двадцать четыре.

* * *

Сто двадцать четыре типа…

На чем только не приходилось мне летать!

На самолётах, планёрах, вертолётах…

Встречались — правда, гораздо реже, чем хотелось бы, — уникальные опытные и экспериментальные аппараты. Встречались и серийные, уже кем-то до меня освоенные и попадавшие мне в руки для каких-нибудь дополнительных исследований.

Одни из опытных, как, например, реактивный истребитель МиГ-9 или тяжёлый реактивный бомбардировщик, о первом вылете которого было только что рассказано, — по праву заняли заметное место в истории нашей авиации. Другие же исчезли с её горизонта, едва мелькнув единственным опытным экземпляром, не оправдавшим возложенных на него надежд.

На некоторых машинах я налетывал сотни часов, а на некоторых выполнял один-единственный полет — чаще всего для качественной оценки пилотажных свойств.

Были среди этих ста двадцати четырех типов аппараты спокойные, бесхитростные, простые в управлении. Были и такие тигры, овладевать которыми удавалось лишь в обильном «поте лица своего».

Попадались довольно несуразные на вид; попадались и очень красивые. Кстати, не я один давно заметил, что красивая, ласкающая, своими пропорциями взор машина обычно хорошо и летает. Эта на первый взгляд почти мистическая закономерность имеет, я думаю, своё вполне рациональное объяснение: дело, по-видимому, обстоит как раз наоборот — хорошо летающая машина начинает представляться нам «красивой». Эстетическое тут формируется под влиянием рационального. Чтобы увидеть это эстетическое, не обязательно нужен глаз авиатора. «Из всех созданных человеком машин самой прекрасной, на мой взгляд, является самолёт», — сказал много лет спустя чемпион мира по шахматам Гарри Каспаров. Интересно, что сказал так человек,

посвятивший себя шахматам, в которых — как и в авиации — тоже завязаны в один узел и искусство, и наука, и спорт.

Были среди освоенных мной типов самолётов такие, которые многому научили меня. Были и такие, после которых никакого видимого приращения опыта я не ощущал: слетал — и все. Впрочем, в интересах истины должен заметить, что подобные — ничему не научившие — аппараты почему-то попадались преимущественно в самом начале моей испытательской работы. Через несколько лет службы они таинственным образом исчезли — каждая последующая машина чем-то обязательно обогащала мой опыт, знания, сформировавшиеся взгляды. Так что, может быть, не в одних машинах было дело…

Я не случайно упомянул о сформировавшихся взглядах. Без них, в частности без твёрдой концепции — «что такое хорошо и что такое плохо», — верного пути в нашем деле не найдёшь.

Взять для примера хотя бы проблему так называемых строгих самолётов вроде разведчика Р-1 или истребителя И-16, о которых в своё время было принято с восхищением говорить:

— Да! Это машина! На ней летать надо умеючи: чуть ногу передашь или ручку перетянешь — и «привет»: свалился! Что говорить, целое поколение лётчиков выучилось на ней летать по-настоящему…

Действительно, про человека, полностью освоившего такой самолёт, можно было с уверенностью сказать: «Это лётчик!»

Но сколько людей, не обладавших подобными талантами (или, что совсем уже обидно, ещё не обладавших ими), погибло, попавшись на одну из пресловутых «строгостей» непомерно капризной машины!

Нет! Не должен самолёт требовать от управляющего им человека такого же внимания и физической натренированности, как, скажем, работа циркового акробата или жонглёра. И дело тут не только в сравнительной «массовости» лётной профессии по сравнению с цирковой, а прежде всего в том, что для лётчика пилотирование самолёта не самоцель. Большая часть его внимания должна быть высвобождена для сознательного осуществления других функций, ради которых, в сущности, и предпринят полет.

И дурную услугу нашей авиации невольно оказали лётчики-испытатели, — в том числе, к сожалению, и довольно известные, — доводившие пилотажные свойства попадавших в их руки машин применительно к уровню своего мастерства, так сказать, на собственный вкус, да ещё к тому же в условиях этакого спортивно-развлекательного полёта. Когда же на доведённый подобным образом самолёт садился не лётчик-

испытатель, а только что выпущенный из училища молодой пилот и вылетал на нем не в зону для тренировки в выполнении фигур пилотажа, а во вполне реальный, тяжёлый, часто неравный бой, достоинства, числящиеся за данным самолётом, зачастую оборачивались недостатками.

Да! Без твёрдых концепций машину не доведёшь,

И мало что так способствует формированию этих концепций, как опыт полётов в разных условиях, по разным заданиям и прежде всего на летательных аппаратах разных типов. Так что «набирать типы» — отнюдь не спорт и не удовлетворение страсти коллекционера, как это порой думают.

Число освоенных типов — паспорт лётчика-испытателя.

Невозможно, конечно, измерить тонкую и многообразную квалификацию пилота какой-то одной, пусть очень характерной, цифрой. Это, пожалуй, создавало бы при оценке лётных кадров удобства, несколько даже чрезмерные. Но первое, прикидочное представление об облике испытателя число освоенных им типов, безусловно, даёт. Так же, как характеризует зрелость военного лётчика число выполненных им боевых вылетов, а пилота гражданской авиации — число часов линейного налёта.

Среди советских испытателей есть немало освоивших более сотни летательных аппаратов различных типов. Таковы В.К. Коккинаки, Н.С. Рыбко, Г.М. Шиянов, С.Н. Анохин, П.М. Стефановский, М.А. Нюхтиков, Ю.А. Антипов и другие. Добавлю при этом, что каждый записанный в их лётных книжках очередной тип бесспорен. Это приходится особо подчёркивать потому, что некоторые наши коллеги имеют такую слабость — склонны считать новым типом каждую мелкую модификацию, даже если присущие ей конструктивные отличия от исходной модели ни в малейшей степени не сказываются на пилотировании. Таким способом, конечно, недолго набрать и двести и триста типов.

Правда, после первых тридцати—сорока освоенных летательных аппаратов каждый последующий обязательно чем-то напоминает кого-то из предыдущих (если, конечно, это не «чистая экзотика» вроде какого-нибудь турболёта), и вылет на нем делается для лётчика с каждым разом все проще и проще.

Но от неожиданной случайной осечки ни один лётчик не гарантирован никогда.

Много лет назад, когда мы были ещё совсем молодыми пилотами, один из моих друзей рассказывал о своём вылете на двухмоторном дальнем бомбардировщике:

— Разбежался я, оторвался от земли. Ну, думаю, пора переключить винты с малого шага на большой. Снял левую руку с

секторов газа, взялся за рычаг шага винтов и бодро ткнул его от себя. И тут же… рухнул вниз, вглубь кабины! Ничего не вижу. Штурвал где-то наверху остался… — Тут рассказчик, вытянув вверх обе руки, показал, как именно он держался за «оставшийся где-то наверху» штурвал. — Что делать? Рефлекторно сунул я этот чёртов рычаг обратно и… тут же оказался снова наверху! Осмотрелся квадратными глазами вокруг, вроде все в порядке, да и отсутствовал-то я, наверное, каких-нибудь две-три секунды, так что и измениться за это время ничего особенно не могло… В чем было дело? Очень просто: там стояли рядом два похожих рычага — шага винтов и регулировки высоты сиденья. Я схватился не за тот рычаг, за который нужно, и сам опустил кресло до отказа вниз. Вот и все…

Эта забавная и с большим юмором рассказанная самим потерпевшим история неоднократно исполнялась на «бис» и заняла прочное место в репертуаре по разряду комических новелл только потому, что обладала (как оно и положено произведениям данного жанра) классическим счастливым концом.

Но и комические происшествия в авиации приходится коллекционировать. И не одного только развлечения ради. Из них тоже проистекают выводы не хуже, чем из любых иных.

Первый вывод из рассказанного случая ясен: надо безукоризненно знать свою кабину. Это скажет каждый лётчик. Но лётчик-испытатель обязательно добавит, что, компонуя кабину, ни в коем случае не следует размещать два сходных по виду, но различных во назначению рычага рядом.

Вылетая на новой машине, надо обязательно знать её ахиллесову пяту. К сожалению, она есть — по крайней мере в начале испытаний — почти у каждого летательного аппарата. У одного это неожиданное и бурное затягивание в пикирование вблизи скорости звука, у другого — резкий «клевок» на нос от несоразмерных движений штурвалом при выпущенных закрылках, у третьего — неуправляемый энергичный заброс вверх с последующей потерей скорости и сваливанием при попадании в воздушный порыв возмущённой атмосферы.

На первый взгляд парадоксально, но если вдуматься — вполне логично, что особенно опасны подобные вещи на машинах спокойных, смирных, легко и просто управляемых. К подобным машинам, как раз благодаря этой их бесхитростности, лётчик привыкает относиться с полным доверием и оказывается застигнутым врасплох, когда самолёт коварно преподносит ему свой, пусть единственный (больше и не надо), издавна заготовленный сюрприз.

Искать ахиллесову пяту каждого нового самолёта — едва ли

не главная забота лётчика-испытателя. Искать и найти её как можно раньше! Лучше всего — в ходе испытаний первого же опытного экземпляра.

Кстати, и эту работу скорее осилит человек, имеющий за плечами опыт полётов на летательных аппаратах многих типов.

* * *

К своему сто двадцать четвёртому типу я дошёл нелёгким путём.

Нет, речь тут идёт не о заклинивших рычагах управления, отказавших двигателях, не желающих выпускаться шасси и прочих «нормальных», неизбежных в испытательной работе осложнениях. Все это, конечно, было, но это, повторяю, норма, без которой в нашем деле не проживёшь. Не воздушные, а сугубо земные злоключения сильнее всего подпортили мне жизнь.

Что может быть хуже удара ножом в спину! Удара, нанесённого своими. Своими друзьями, единомышленниками, учителями…

Дождался такого удара и я.

Об этом периоде своей жизни и всех предшествовавших и сопутствовавших ему обстоятельствах можно было бы рассказывать достаточно долго. И я не делаю этого сейчас только потому, что пишу записки лётчика-испытателя, а все эти «предшествовавшие и сопутствовавшие» отнюдь не составляли специфики какой-либо одной конкретной профессии.

Оглядываясь на годы своей молодости, я вижу, что мне, в общем, повезло. Полоса массовых репрессий 1937—1938 годов обошла меня стороной. Надо полагать, что сыграло тут свою роль и то обстоятельство, что пришёл я в наш Отдел лётных испытаний ЦАГИ только осенью 1936 года и в упомянутый страшный период просто не успел вырасти в фигуру, достаточно заметную, чтобы заинтересовать собой ведомство Ежова. Правда, было и на меня заведено персональное дело за «связь с врагами народа», но связь эта была даже по меркам того времени настолько очевидно многоступенчатой (через нескольких «знакомых моих знакомых»), да и возникло дело, когда кампания борьбы с «врагами народа» если не прекратилась, то хотя бы стала менее массовой. Так что «дело» моё вскоре заглохло.

В годы войны общественная атмосфера стала несравненно чище. Борьба не на жизнь, а на смерть с сильным, вполне реальным врагом заставила забыть (или почти забыть) о выдуманных «врагах внутренних».

Однако после войны многие тёмные силы нашего общества вновь оживились. Пошли унизительные проверки и последующие репрессии воинов, вернувшихся из плена. Поднялась мутная волна борьбы с «космополитами». Немало чёрных дел делалось под флагом политической бдительности. Дошла очередь и до нашего испытательского коллектива.

Короче говоря, весной пятидесятого года я удостоился чести открыть своей скромной персоной довольно длинный список лётчиков, откомандированных в порядке «очищения засорённых кадров» под разными предлогами из родного нам института. Испить сию горькую чашу пришлось и Рыбко, и Капрэляну, и Якимову, и Тарощину, и Гарнаеву, и Эйнису, и другим лётчикам, немало потрудившимся как в прошлом, так и в будущем, когда окончилась эта мутная полоса нашей жизни.

Оставалось утешать себя тем, что я по крайней мере оказался в хорошей компании.

…Потянулись долгие, пустые, ничем, кроме бесплодных раздумий о странности происходившего, незаполненные дни.

Это было, кроме всего прочего, очень непривычно. Раннее лето пятидесятого года выдалось ясное и солнечное. Всю свою сознательную жизнь я бывал в это время года неизменно очень занят. А сейчас каждый день начинался с того, что я аккуратно, как на службу (именно к а к на службу), с утра отправлялся в очередную канцелярию, чтобы убедиться в отсутствии ответа (или наличии отрицательного ответа) на одно из моих многочисленных заявлений.

После этого оставалось бродить по городу, заходить в скверы и парки, часами сидеть у какого-нибудь фонтана. Даже кино не давало возможности отвлечься: по причинам, где-то очень далеко пересекавшимся с причинами моих собственных злоключений, репертуар кино в те времена был весьма беден — очередная выдающаяся (других тогда не выпускали) картина шла во всех кинотеатрах по нескольку месяцев подряд.

Оставалось ходить и думать. Ходить и думать, снова и снова возвращаясь на одни и те же улицы и к одним и тем же мыслям.

Да, это было почище любого флаттера!

* * *

Лето уже перевалило за половину, когда я получил назначение на новое место работы.

Тихоходный пригородный паровичок (электричка на этой линии появилась только через несколько лет) привёз меня на

почти безлюдную платформу и, пыхтя, отправился дальше.

Станция находилась посреди поля. Ни домов, ни деревьев, ни даже приличных дорог вокруг неё тогда не было. Сбоку, километрах в полутора-двух, на пригорке стояло несколько самолётов. И я отправился к ним по протоптанной в поле тропинке (в недалёком будущем я убедился, что после даже самого малого дождика она превращается в скользкое, норовящее стянуть с пешехода сапоги глинистое месиво).

Аэродром существенно отличался от того, к которому я привык, не только размерами, но и отсутствием бетонированных взлётно-посадочных полос, ангаров, подъездных путей — словом, едва ли не всего, что, как мне казалось, позволяет называть аэродром аэродромом. На окраине лётного поля стояло несколько стандартных деревянных домиков. К крыше одного из них была пристроена застеклённая будочка — это был командно-диспетчерский пункт. На линейке перед ним выстроился десяток самолётов — почти все одного и того же типа: транспортные двухмоторные Ли-2, уже в то время изрядно устаревшие.

Долгие годы вся наша гражданская авиация, можно сказать, держалась на этой машине. Во время войны не кто иной, как Ли-2, обеспечил все военные воздушные перевозки, выполнил тысячи посадок на партизанских аэродромах в тылу противника, даже — чего не сделаешь от нужды — использовался как ночной бомбардировщик. Словом, потрудились эти работяги честно. Но в пятидесятом году Ли-2 уже представлял собой вчерашний день авиации. Особенно по сравнению с тем средоточием последнего слова авиационной техники, с которым я привык иметь дело: реактивными околозвуковыми истребителями, многомоторными тяжёлыми бомбардировщиками, вертолётами.

Первое же полученное через несколько дней задание повергло меня в ещё большее уныние. Предстояло взлететь на Ли-2, набрать четыре тысячи метров и… ходить на этой высоте, ничего не делая, в то время как инженеры — разработчики очередного электронного устройства, смонтированного в просторной пассажирской кабине, — будут заниматься его опробованием и наладкой. Так и летать взад-вперёд, пока не скажут: «Довольно». Не буду утверждать, что подобная работа показалась мне увлекательной. Но это все-таки было лучше, чем слоняться совсем без дела!

— Что ж, — сказал я себе, — в жизни надо все попробовать.

Оглянувшийся на моё бормотание второй лётчик спросил:

— Вы что-то сказали?

— Нет, — ответил я по возможности бодрым голосом. — Ничего. Поехали дальше…

* * *

И я начал свою жизнь «в опале». Впрочем, при ближайшем рассмотрении черт оказался менее страшным, чем его малевало моё травмированное всеми предыдущими событиями воображение.

На новой работе нашлось немало такого, о чем я и по сей день вспоминаю с тёплым чувством. Начать с того, что новые сослуживцы, за редкими исключениями, отнеслись ко мне с сердечной доброжелательностью.

Задала тон в этом направлении руководительница лётной службы моей новой фирмы, известная лётчица Валентина Степановна Гризодубова.

В довоенные годы много говорили и писали о её рекордных полётах, а во время войны громкую славу завоевал дальний бомбардировочный полк Гризодубовой, не только успешно громивший военные объекты противника, но ещё и поддерживавший (на тех же Ли-2) связь с партизанскими отрядами в глубоком тылу врага.

Лётчики всех родов авиации рассказывали о Валентине Степановне много и тепло. Широкую известность получила история о том, как Гризодубова спасла пять человек из аварийной машины. Дело было так. Однажды ночью, вернувшись первой с боевого задания (её экипаж в тот раз «освещал» цель и поэтому закончил работу раньше всех), Валентина Степановна осталась на старте. Один за другим приходили и приземлялись корабли её полка. После того как сел последний из них, Гризодубова собралась уж было ехать в штаб. Но в этот самый момент случилась беда: на посадке подломался самолёт соседнего, базировавшегося на том же аэродроме полка. Снеся шасси, машина грузно, всей своей тяжестью рухнула фюзеляжем на землю, проползла, высекая из грунта веер ярких искр, несколько десятков метров вперёд — и загорелась!

Не теряя ни секунды, Гризодубова бросилась к горящему самолёту. Кто-то крикнул ей вдогонку:

— Куда вы? Поздно! Все равно они там сгорят!

Оглянувшись на бегу, Валентина Степановна успела узнать автора этого рассудительного совета. Им оказался не кто иной, как… командир того самого полка, которому принадлежала терпящая бедствие машина! Впрочем, ни для удивления, ни для возмущения, ни для каких-либо других эмоций времени не было. С секунды на секунду должны были взорваться бензиновые баки и крупнокалиберный боекомплект бортовых пулемётов.

Гризодубова вместе с присоединившимися к ней лётчиком В.

Орловым и двумя сержантами-мотористами взломала аварийные люки, решительно залезла в полыхающую жарким пламенем машину, помогла зажатому в искорёженной кабине экипажу выбраться на волю, а затем оттащила оглушённых людей — как говорится, «кого голосом, а кого и волоком» — на безопасное расстояние.

И тогда самолёт взорвался!

Как только немного рассеялся дым и попадали на землю поднятые взрывом комья грунта и обломки машины, Гризодубова осмотрелась и в наступивших предрассветных сумерках быстро обнаружила группу людей, стоявших на почтительном расстоянии от места происшествия. Судя по погонам на плечах, это были офицеры. Но Гризодубова не сочла возможным отнести их к числу носителей воинских званий. Она неторопливо (теперь уже можно было делать все неторопливо) оглядела проявлявшую слабые признаки смущения компанию и небрежно бросила:

— Эх вы, мужики! Вам бы юбки носить…

Гризодубова не боялась сложных ситуаций в воздухе, не боялась опасных боевых вылетов за сотни километров в глубь занятой противником территории, не боялась ни одной из многообразных трудностей жизни на войне, не боялась — и не боится по сей день — и… гнева начальства (вид смелости, встречающийся в жизни едва ли не реже всех предыдущих, вместе взятых). При этом свою точку зрения Валентина Степановна доводит до сведения собеседников любого ранга, неизменно заботясь прежде всего об убедительности и лишь после этого — о светскости формулировок.

Однажды — это было без малого года через три после моего прихода на новое место работы — несколько руководящих товарищей соединёнными усилиями настойчиво убеждали Гризодубову избавиться от некоторых сотрудников лётно-испытательной базы, хотя, по мнению самой Валентины Степановны, люди, о которых шла речь, были полностью на своём месте. После длительных, ни к чему не приведших дебатов один из уговаривающих не выдержал и раздражённо воскликнул:

— Валентина Степановна! Вы же умная русская женщина. Ну, скажите сами: что может так прочно связывать вас с каким-нибудь… — и он назвал фамилию одного из «спорных» персонажей — инженера нашей базы.

— Очень просто, — ответила Гризодубова. — Мы с ним провоевали вместе четыре года. Впрочем, вам этого не понять. Вас в то время поблизости не было…

Так она и не дала в обиду никого из намеченных к увольнению людей. Если вдуматься, этот случай не так уж сильно

отличается от того, когда она вытаскивала экипаж из горящей машины.

В противоположность многим вообще добрым людям Гризодубова не только желала, но умела, как, впрочем, умеет и сегодня, оперативно, по-деловому, не словом, а делом помочь каждому, кто только к ней ни обратится. А обращаются довольно часто: душевные свойства Валентины Степановны известны в авиации я вокруг неё очень широко. Ими пользуются. Ими, если говорить откровенно, порой даже злоупотребляют.

Общение с такими людьми, как Герой Советского Союза и Герой Социалистического Труда Гризодубова, — надёжное средство для восстановления пошатнувшейся веры в человечество…

Доброе отношение сослуживцев оказалось первым, но не единственным даром судьбы, доставшимся мне на новом месте. Полетав немного на Ли-2, я получил возможность отвести душу за штурвалом более современного и солидного самолёта — одного из четырехмоторных бомбардировщиков, имевшихся у нас на ЛИБе (лётно-испытательной базе). Правда, это была далеко не новая машина, да и полёты, которые мне довелось на ней проводить, едва ли заслуживали названия в полном смысле слова испытательных. Но это были все-таки полёты.

А ещё через несколько месяцев фортуна улыбнулась мне совсем уж, что называется, до ушей: наша фирма приступила к созданию радиолокационных прицелов для самолётов истребительного типа. Единственным лётчиком ЛИБа, летающим на реактивной технике, в тот момент оказался я. А потому мне и были поручены эта испытания.

Так определилось моё основное амплуа на несколько последующих лет, в течение которых я летал преимущественно на опытных реактивных истребителях, созданных в конструкторских бюро, которыми руководили А.И. Микоян и М.И. Гуревич, С.А. Лавочкин, А.С. Яковлев. Правда, к нам эти машины попадали уже испытанными. На мою долю оставалась доводка нашего специального оборудования да разработка методики его использования. Но и это было интересно, А главное, никто не мог помешать мне искать и в самих самолётах что-то, не замеченное ранее летавшими на них коллегами. Должен сознаться, что удачными подобные поиски оказывались довольно редко — испытания опытных реактивных истребителей проводили не дети. Но когда выловить что-то новое все же удавалось, я получал полное спортивное удовлетворение. Да и не одно только спортивное — таким способом я старался избежать деквалификации, чтобы не отстать от своего дела к моменту,

когда можно будет вернуться на настоящую испытательную работу. А что такой момент настанет, я не терял надежды в течение всех лет своей «опалы».

* * *

Хорошо было снова летать на «настоящих», серьёзных самолётах!

Но — увы! — нет розы без шипов.

В полётах на новых летательных аппаратах на свет божий неизбежно выплывает множество всяческих мелких, средних, а порой и крупных дефектов. Оно и естественно: на бумаге всего не предусмотреть, и каждое неточное решение конструкторов и технологов рано или поздно оборачивается в лётной эксплуатации очередным дефектом. Рано или поздно. Это далеко не безразлично: рано или поздно! Хотелось бы, конечно, выявить все без исключения недостатки новой машины в ходе испытаний первого же опытного экземпляра. Но это почти никогда не удаётся.

Большую часть — да. Но не все!

Многое ещё вылезет при испытаниях дублёра, если таковой будет сделан. Многое — в малой серии. А кое-что — это хуже всего — и в последующей нормальной эксплуатации.

Продолжает, хотя, конечно, все реже и реже, преподносить свои сюрпризы (вот они, шипы) и первый опытный экземпляр, если, конечно, не ставить его на прикол, а продолжать летать на нем.

В последнем я однажды имел полную возможность убедиться практически, испытывая наше оборудование на опытном двухместном реактивном истребителе-перехватчике, выпущенном конструкторским бюро С.А. Лавочкина.

Выполнив задание, мы с ведущим конструктором Ростиславом Александровичем Разумовым, исполнявшим в этих полётах обязанности бортового экспериментатора, возвращались на аэродром. Описав широкую дугу — на малой высоте особенно заметно, с каким большим радиусом разворачивается скоростная реактивная машина, — мы выходим на последнюю прямую.

Посадочная полоса точно перед нами, высота — двести метров, я протягиваю руку и нажимаю кнопку выпуска посадочных закрылков. Сейчас они выползут из-под задней кромки крыла, машина уменьшит скорость и немного «вспухнет» вверх. Так по крайней мере положено реагировать всем самолётам на выпуск закрылков.

К сожалению, на сей раз события развернулись иначе.

Стоило мне нажать кнопку, как самолёт резко повалился в левый крен. Повалился в таком резвом темпе, какой бывает разве при выполнении фигур пилотажа — переворота через крыло или бочки. Но выделывать какие-либо фигуры нам было совершенно ни к чему — земля рядом! Попытка удержаться от переворачивания обычным способом — элеронами — ни малейшего результата не дала. Ещё одна-две секунды — и машина перевернётся вверх колёсами, а дальше уж более или менее безразлично, в каком положении мы врежемся в землю.

И тут-то помогло железное эмпирическое правило, которому лётчики-испытатели неизменно следуют в остром цейтноте: если после некоторого действия пилота в поведении самолёта появляется что-то ненормальное, а разбираться в существе возникших явлений нет времени, надо немедленно «переиграть» это действие обратно.

Строго говоря, формальная логика придерживается на сей счёт иного мнения. Ещё древние римляне понимали, что отнюдь не обязательно: «После этого — значит вследствие этого». Но на практике хронологическая связь явлений редко существует вне связи причинной. К тому же, повторяю, правило это пускается в ход лишь в тех случаях, когда времени для более строгих логических построений нет.

Поэтому, не тратя больше времени на тщетные попытки удержать самолёт в повиновении элеронами, я без излишних размышлений ткнул кнопку уборки закрылков.

Эффект последовал почти мгновенно: вращение замедлилось, машина зафиксировалась с креном более девяноста градусов — так сказать, на боку с переходом в положение вверх колёсами — и заскользила на крыло к земле. В этом тоже хорошего было мало: боковым зрением я видел, что земля уже гораздо ближе, чем хотелось бы. Но по крайней мере самолёт снова слушался управления (а я жал на него, как нетрудно догадаться, изо всех сил).

Когда машина окончательно выровнялась, до земли оставалось едва несколько десятков метров. Первая сознательная мысль, пришедшая мне в голову, была: «Хорошо, что начал выпуск закрылков на двухстах метрах, а не на ста пятидесяти!..»

Посадку приходилось делать с убранными закрылками. При этом возникают свои сложности, но это уже мелочь по сравнению с только что благополучно окончившимся «взбрыком» самолёта.

Перед самым приземлением у меня в наушниках неожиданно раздался невозмутимый голос Разумова:

— Марк Лазаревич, а зачем вы сейчас дали такой крен?

Вы дали! Я ответил на этот не очень своевременно заданный вопрос только взглядом, по-видимому, столь свирепым, что мой спутник немедленно снял проблему с дальнейшего обсуждения:

— Понимаю, понимаю! Потом.

Впрочем, в этот момент я уже мог бы ответить — кто, а главное, почему «дал такой крен»: было очевидно, что правый закрылок у нас вышел, а левый — нет. Осмотр на земле подтвердил это: по какой-то непонятной причине в полёте лопнула тяга закрылков.

Злополучная тяга была заменена на новую, и мы отправились в полет по следующему заданию. Но как известно: первый раз — неведение, второй раз — уже недомыслие! Твёрдо памятуя эту испытательскую заповедь, я теперь, заходя на посадку, прицелился на прямую издалека и выпустил закрылки на высоте более трехсот метров («запас карман не тяготит…»). А главное, положив один палец на кнопку выпуска закрылков, другой палец той же руки пристроил к расположенной рядом кнопке их уборки.

И все эти мои хитрости не оказались напрасными. История повторилась: снова правый закрылок пошёл на выпуск, а левый, сухо крякнув (та же проклятая тяга), остался на месте. Машину снова резко повалило в левый крен. Опять плохо!

Но нет: старая рыба дважды на один и тот же крючок её попадается! Почти одновременно с рывком самолёта набок я нажал кнопку уборки закрылков, и кренение прекратилось, едва успев начаться. Очередной «цирк» был пресечён, так сказать, на корню.

Повторилась та же история и в третий раз.

И только после того, как мы поломали три тяги в трех полётах, а я приспособился сажать машину с убранными закрылками так, будто оно иначе и не полагалось, самолёт был подвергнут капитальному лечению. Прав оказался наш ведущий инженер, в прошлом сам лётчик-испытатель, немало полетавший на новых истребителях, М.Л. Барановский. Он считал, что во время разбега по мокрому грунту — дело происходило в оттепель — под закрылки попадала вода. В полёте она замерзала, и образовавшийся лёд намертво схватывал злополучную тягу. Так и оказалось.

Раньше на этой машине в такую погоду — вода на земле и мороз наверху — не летали, а потому дефект (несовершенство слива влаги из полости крыла над закрылками) до поры до времени и не проявлял себя.

Просто? Конечно, просто! Все просто после того, как известен правильный ответ.

Я в данном случае немного отступил от принятого правила —

по возможности избегать в своих записках вторжений в «чистую технику», — чтобы на конкретном примере показать, какие мелочи могут иной раз привести к сложному положению в воздухе и сколько нужно знаний, опыта, здравого смысла, чтобы в этих мелочах правильно разобраться.

Боюсь утверждать, что подобные номера сами по себе приносили мне (как и любому другому лётчику) особенное удовольствие. Но, благополучно окончившись, они неизменно оставляли после себя очень сильное — и столь же приятное — чувство какого-то внутреннего удовлетворения. Используя в течение многих лет собственную персону в качестве подопытного животного для психо-физиологических наблюдений, я обнаружил интересную закономерность: выкрутившись из очередного сложного положения благодаря собственному опыту, отработанной реакции, навыкам, знаниям, всегда испытываешь прилив оптимизма, уверенности в своих силах, активного желания тут же немедленно лететь на строптивой машине снова. Зато самый что ни на есть благополучный исход опасной ситуации, в котором оказываешься обязанным случаю, слепому везению, счастливому стечению независимых от лётчика обстоятельств, действует как-то не очень приятно: сегодня, мол, повезло, но завтра может и не повезти! В естественном человеческом стремлении к собственному благополучию хочется опираться не на случайность, а на закономерность…

Нет, квалификации во время своей «опалы» я, кажется, не терял. Более того, кое-чему удалось даже научиться.

Постепенно я начал немного понимать в авиационной электронике и тактике её применения. Во всяком случае, мои новые друзья, особенно Г.М. Кунявский и Р.А. Разумов, приложили к этому немало усилий.

Но не одной только электронике научили меня на новом месте работы. Именно здесь я впервые как следует оттренировался в полётах по приборам — вслепую. Правда, и до этого я пребывал в счастливой уверенности, что владею слепым полётом, потому что мог спокойно пробиться после взлёта сквозь облачность вверх — к небу, а выполнив задание, вернуться снова вниз — к земле. А тут, вскоре же после прихода на ЛИБ, мне пришлось как-то проходить в сплошной облачности без малого семь часов подряд. Да ещё при изрядном обледенении. И не просто проходить — лишь бы, так сказать, не упасть, — а следовать точно заданными курсами, над строго определёнными точками невидимой земной поверхности.

Мы со вторым лётчиком П.В. Рязанкиным крутили штурвал по очереди: полчаса один, полчаса другой (хорошо, когда рядом

сидит сильный, надёжный второй пилот). На и во время очередного отдыха глаза сами по себе продолжали привычно обшаривать приборы.

Так мы в прожили целый день — от завтрака до ужина, — не видя ничего, кроме клубящейся серой мглы за стёклами кабины и приборной доски с дрожащими у одних и тех же циферблатных делений стрелками.

В дальнейшем мне не раз приходилось летать вслепую по многу часов подряд, и это уже не вызывало никаких особых ощущений, да и не запомнились мне все подобные полёты. Остался в памяти только один — первый — из них. Опять, значит, удалось чему-то научиться.

* * *

И все-таки день возвращения на настоящую испытательную работу хотелось обвести в календаре красным карандашом. Гризодубова — спасибо ей и за это! — не только не стала препятствовать осуществлению моих намерений, но после недолгого раздумья сказала:

— Жалко отпускать вас. Но мариновать здесь тоже, конечно, нельзя. — И тут же взялась за телефонную трубку, с ходу включившись в активное содействие моим планам.

Времена явно переменились. Передо мной раскрылось сразу столько возможностей (где они были три года назад?!), что оставалось только выбирать.

Конструкторское бюро, в которое я теперь попал, было молодое — всего несколько лет существовало оно на белом свете, — но в отечественном — да и мировом — самолётостроении уже занимало весьма видное место. Мой будущий крестник — самолёт, о первом вылете которого рассказано в начале этой главы, — существовал ещё только в чертежах. Но уже успешно летал его предшественник — ненамного меньший по размерам и тоннажу — старший брат в семье сверхтяжёлых реактивных самолётов. Впервые его поднял в воздух один из старейших наших воздушных волков — ныне Герой Советского Союза и заслуженный лётчик-испытатель СССР Федор Фёдорович Опадчий. Авиаторы заговорили об этом пилоте ещё до войны, когда он умно и смело выполнил серию весьма нестандартных пикирующих полётов на тяжёлом, по идее для пикирования совершенно не приспособленном бомбардировщике. Годы войны не прошли для Федора Фёдоровича бесследно: они принесли ему новый опыт, ещё более высокую квалификацию и…

до костей обожжённые руки. Уже в конце сороковых годов у него произошёл редчайший в истории авиации случай — в полёте на опытном тяжёлом самолёте одновременно, как по команде, отказали… все четыре мотора! И Опадчий умудрился, ловко лавируя на грузной, инертной машине между препятствиями, благополучно пристроиться в чистом поле — едва ли не единственном подходящем для посадки месте во всем районе.

Ко дню моего прихода на фирму он уже в основном заканчивал испытания своего многотонного реактивного корабля.

Но, как всегда, при этом незаметно отросло множество хвостов — чаще всего мелких, второстепенных недоделок, которые тем не менее надо было обязательно ликвидировать.

И как только я приступил к работе, начальник лётно-экспериментальной станции — хорошо знакомый мне ещё по испытаниям первых реактивных МиГов, инженер и лётчик-испытатель А.С. Розанов, — успешно преодолев ряд неожиданно возникших тактических и дипломатических тонкостей (приход нового человека почти всегда требует определённой притирки к старожилам), сразу же подключил меня к ликвидации этих хвостов.

Первый из них назывался — ночные полёты.

Может показаться, что специально испытывать самолёт в ночном полёте ни к чему. В самом деле, машина ночью остаётся такой же, что и днём, воздух — тоже; не все ли равно, спрашивается, самолёту, когда лететь: днём или ночью?

Самолёту, конечно, все равно. Но далеко не все равно лётчику. Все-таки из всех органов чувств человека самым главным, по которому он судит о своём положении в пространстве, остаётся зрение. Чтобы лететь, надо видеть, куда летишь. Даже в полёте по приборам самые ответственные этапы — взлёт и особенно посадку — все равно и по сей день приходится выполнять взрячую. А это, конечно, выглядит — именно выглядит! — ночью совсем иначе, чем днём, и к тому же на машинах разных типов по-разному.

Немало особенностей, совершенно незаметных при свете дня, выявляется, когда вы впервые занимаете пилотское кресло после захода солнца. Так хорошо отличавшиеся друг от друга тумблеры и ручки делаются в темноте все «на одно лицо» — как их тут не перепутать! В остеклении кабины взору лётчика неожиданно предстаёт не столько внешний мир, сколько… приборная доска. Вернее, доски с сотнями многократно — от одного стекла к другому — отражённых, горящих зелёным фосфорическим светом приборных стрелок и цифр. В довершение всего лампочки плафонов, как на грех, не столько светят, сколько слепят глаза.

Будто по ошибке не на своё обжитое, привычное рабочее место, а в чужую машину сел! Выясняется, что уже совсем, казалось бы, готовую кабину надо снова доводить. При этом многое в этой доводке решительно противоречит сделанному ранее в дневных полётах. Приходится, как почти всегда при любой доводке, вытаскивать хвост так, чтобы при этом не увяз нос.

Да, немало получается с этим делом мороки.

Но зато трудно описать словами многообразие я красоту того, что видишь в ночном полёте! Почему-то едва ли не во всех рассказах о нем неизменно фигурирует «сплошная непроницаемая чернота». Слов нет, бывает и чернота. Но далеко не всегда.

Начать с того, что даже эта «сплошная чернота» очень разная. В самую тёмную ночь вода — реки, озера, каналы — выделяется на фоне земли, как чёрный шёлк на фоне чёрного же бархата.

А если ночь лунная? Не буду рассказывать, как выглядит сверху освещённая лунным светом земля, — это сделано до меня десятками других авторов. Добавлю только одно, наверное чисто личное, субъективное ощущение. В лунную ночь единственно живыми, тёплыми, не замершими на всей земной поверхности с воздуха кажутся не естественные создания природы, а, сколь это ни странно, искусственные порождения человеческой цивилизации: огоньки населённых пунктов и особенно ползущие по земле острые конусы света от автомобильных и поездных фар. Без них вообще недолго было бы впасть в сомнения относительно обитаемости лежащего внизу мира.

И совсем уж марсианское зрелище — ночной полет над освещёнными лунным светом облаками!

Впрочем, и в непроглядно тёмную и безлунную ночь заоблачное небо может предподнести неожиданный сюрприз — показать такое, что даже, увидав собственными глазами, не сразу поймёшь, что же это перед вами.

Представьте себе — вы летите тёмной ночью в стратосфере. Небо и разбросанные по нему звезды гораздо ближе, реальнее, осязаемее, чем далёкая, невидимая (существует ли она на самом деле?) земля. Звёзд непривычно много: гораздо больше, чем можно увидеть снизу сквозь толщу оставшейся сейчас под вами атмосферы. И там же, внизу, — мутная, матовая чернота толстой сплошной облачности.

И вдруг что-то в окружающем вас мире меняется. В первый момент трудно даже понять, что именно. Вы не столько видите, сколько чувствуете новое. Вроде все вокруг осталось по-прежнему и в то же время чем-то неуловимо изменилось!

Проходит ещё несколько секунд — и это новое проявляется.

Проявляется в виде таинственного, красноватого свечения лежащих впереди по курсу облаков. С каждым мгновением свечение усиливается. И вот перед вами в мутной черноте ночи тускло горит огромный — в десятки километров диаметром — бордово-красный, как нагретая до вишнёвого свечения поковка, диск. Впечатление такое, будто сама земля приоткрыла в этом месте свои расплавленные недра.

Звёзд уже не видно — таинственное свечение затмило их. В мире нет больше ничего, кроме абсолютной черноты кругом и горящих облаков под вами.

Это — ночная Москва.

Яркий свет её огней пытается пробиться сквозь многокилометровую толщу плотных облаков к небу, но, обессилев, достигает их верхнего края только самой выносливой, красной частью спектра.

Описать это зрелище невозможно.

Его надо видеть…

* * *

После многократных «обсиживаний» кабины, рулежек и пробежек в темноте первый ночной вылет прошёл без каких-либо затруднений. Оказалось, что огромный корабль в ночном полёте если и отличался от любой иной машины, то только к лучшему: его мощные посадочные фары светили так ярко, что позволяли обходиться без наземных аэродромных прожекторов. Это заметно облегчало ночной взлёт и особенно посадку: наземные прожекторы, как бы сильны они ни были, освещают лишь какой-то определённый участок полосы — район предполагаемого приземления, а свет собственных фар движется вместе с самолётом и освещает как раз то, что надо, — место, над которым машина окажется в ближайшие секунды.

В одном из ночных полётов у нас случилось происшествие, сравнительно мелкое, только потому и запомнившееся, что оно было первым (хотя, к сожалению, далеко не последним), приключившимся со мной на самолётах этого типа.

Мы быстро поднимались в ночное небо и добрались уже до преддверия стратосферы, когда раздался резкий, сухой, как при прямом попадании зенитного снаряда, хлопок. И тут же вся кабина задрожала крупной незатухающей дрожью.

Перевод двигателей на малые обороты, «дожатие» и без того убранных закрылков и шасси, переключение управления рулями на резервную гидросистему — все это мы с правым лётчиком Н.А.

Замятиным, конечно, провернули в ближайшие же секунды — никакого эффекта не дали. Кабина буквально ходуном ходила. Казалось, ещё немного — и она вся целиком отвалится от самолёта.

Так, кряхтя и трясясь, мы и поползли из чёрной стратосферы вниз.

Экипаж молчал. Старый, опытный, тщательно подобранный испытательский экипаж прекрасно знал, когда можно позволить себе поговорить, а когда надо, не занимая переговорную установку, смирно сидеть на местах и ждать. Ждать прояснения ситуации и, возможно, команд — вплоть до таких малоприятных, как: «Экипажу покинуть самолёт!»

Лишь бортовой инженер Григорий Андреевич Нефёдов сдержанно заметил:

— Возможно, обтекатель…

И он оказался прав. Когда мы благополучно приземлились, подрулили на стоянку и вылезли из самолёта, причина тряски предстала перед нашими глазами с полной очевидностью. С висящей на брюхе носовой кабины, как раз под креслами пилотов, радиолокационной антенны сорвало обтекатель. Немудрёно, что мощный поток встречного воздуха, разбиваясь об угловатую, ершистую антенну, столь недвусмысленно выражал своё законное возмущение по этому поводу.

Трудно порой в полёте отличить громко кричащую о себе, но, по существу, безобидную мелочь от настоящей реальной опасности. Впрочем, эта трудность существует, кажется, не только в полёте.

* * *

Не заставила долго ждать себя — такие вещи, к сожалению, всегда легки на помине! — и по-настоящему сложная ситуация. Вспоминать о ней до сих пор неприятно, наверное, потому, что винить в случившемся кого бы то ни было, кроме самого себя, я не могу.

Тут мне очень хотелось бы написать, что, пролетав два с лишним десятка лет, я, окружённый почтительными учениками, многоопытный, до мозга костей маститый, обрёл, наконец, прочное место в царстве абсолютной непогрешимости. А на собственные промахи прошедших годов получил право взирать со снисходительной усмешкой мэтра.

Увы! Написать что-либо в подобном роде означало бы встать на путь бессовестной лакировки действительности.

До непогрешимости после двадцати лет испытательной работы почему-то оставалось почти так же далеко, как в дни давно прошедшей лётной молодости…

Конечно, вылетать в тот день не следовало.

И мне, и Ф.Ф. Опадчему, в паре с которым мы должны были работать на двух тяжёлых реактивных кораблях, это было совершенно ясно. Смущала погода — не то чтобы безоговорочно нелётная (тогда решить этот почти гамлетовский вопрос — лететь или не лететь — было бы проще), а какая-то сильно сомнительная. Мартовская оттепель, частые снегопады, падающее давление.

Взлететь — оно, конечно, всегда недолго, но, перед тем как взлететь, надо каждый раз подумать и о том, как сядешь! Особенно на наших машинах, для которых годился далеко не всякий аэродром. Поэтому мы с Фёдором Фёдоровичем решили с вылетом немного обождать. Пусть погода сначала хоть капельку приоткроет свои намерения.

И тут-то мы стали объектом воздействия «машины выпихнизма» — стройной системы мероприятий, целеустремлённо направленных на то, чтобы выпихнуть нас в воздух во что бы то ни стало. Нет, я не очень обвиняю непосредственных исполнителей этой операции. В их положение тоже надо войти. Они, бедняги, в подобных случаях всегда оказываются между молотом и наковальней…

В кабинет начальника нашей лётно-испытательной базы были вызваны метеорологи с синоптическими картами. Они доложили… Впрочем, каждый читатель, слушающий по радио прогнозы погоды, сам легко представит себе чёткость и определённость того, что они доложили.

«Машина выпихнизма» заработала сильней.

— Надо лететь! — гудел нестройный хор голосов различных «руководителей» и «представителей».

Мы с Опадчим продолжали стойко обороняться. Это была, скажем прямо, нелёгкая оборона. Казалось бы, чего проще заявить: «Не полетим!» — и вся недолга. Заставить лётчика-испытателя лететь в подобных обстоятельствах не может никто. Но сделать такое заявление психологически очень трудно. Трудно прежде всего потому, что лётчик-испытатель не подрядчик, «берущийся» или «не берущийся» за предложенную ему работу. Он член большого коллектива, где каждый уже выполнил свою часть дела и получил, таким образом, полное моральное право укоризненно ткнуть пальцем в единственного, который с этим мешкает. Далеко не все окружающие смогут правильно истолковать нерешительность лётчика в этих условиях.

В самый разгар дебатов за широкими, обращёнными на аэродром окнами кабинета раздался могучий нарастающий гул, от которого задрожали стекла (а равно, как я подозреваю, и души отвечающих за наш вылет лиц). По длинной взлётной дорожке уверенно разбегался, чтобы уйти в воздух, гигантский красавец самолёт — точно такой же, как те, на которых должны были лететь мы с Опадчим.

Эта капля переполнила чашу терпения уговаривающих и в то же время решительно усилила их позиции.

— Конечно, — иронически бросил кто-то, — для всех лётчиков есть погода. Только для наших нет!

И тут-то мы с Фёдором Фёдоровичем дрогнули!

Два старых, казалось бы, все зубы на своём деле проевших волка не удержались на позициях, в правильности которых — именно в этом главное наше прегрешение — не сомневались.

Трудно разложить по полочкам эмоции, толкнувшие нас на столь безрассудное решение. Ясно только, что это были именно эмоции, а никак не голос рассудка.

Не последнюю роль сыграло, по-видимому, и полуосознанное представление о том, как мы будем выглядеть, если лётчик В., командир только что взлетевшего корабля, своё задание успешно выполнит. Это ведь тоже не было исключено: все предсказания погоды суть категории сугубо вероятностные, а теория вероятностей, как известно, не в состоянии предсказать исход отдельного конкретного опыта.

Забавно, что внешне наше беспринципное решение выглядело очень красиво: отважные лётчики, не считаясь с трудностями, собираются лететь на сложное задание в сомнительную погоду. А в действительности налицо было чистой воды капитулянтство. Не всегда, оказывается, можно судить о поступках человеческих по их внешнему обличью…

Опадчий взлетел первым.

Когда я вырулил на полосу и развернулся на курс взлёта, его машина уже оторвалась от бетона и, дымя реактивными струями двигателей, уходила в серую дымку.

Погода явно продолжала с каждой минутой ухудшаться. Тут бы мне развернуться и зарулить себе потихоньку назад, на стоянку! Но я этого не сделал, потому что… впрочем, я уже, кажется, объяснил почему. Тем более теперь, когда мой напарник был уже в воздухе.

Взлетев, я не получил разрешения сразу пробиваться наверх: оказалось, что Опадчий ещё не освободил облачность — её верхняя кромка вспухала к небу не менее энергично, чем опускалась к земле нижняя. Мне была дана команда ожидать

своей очереди на «коробочке» вокруг аэродрома.

И тут-то, сделав первый разворот, я увидел её — глухую стенку сплошной, быстро наползавшей муры — густой дымки с обильным снегопадом, прочно, намертво соединявшей низко несущиеся облака с землёй.

Попытка поспешно развернуться, чтобы успеть, опередив непогоду, зайти на посадку, не удалась. Мура обогнала меня. Не видя на заходе ничего перед собой, я, конечно, на полосу не попал.

Прошу землю включить радиопривод и цветные огни на посадочной полосе и подходах к ней. Растерянный голос отвечает, что нужное оборудование обесточено: там идёт какой-то ремонт. Не без труда удерживаюсь от развёрнутых комментариев по данному поводу: в кои веки раз понадобилась вся эта техника, так именно сейчас её нет! Как тут не поверить в установленный ещё писателем Джером Джеромом «закон бутерброда», согласно которому выпавший у вас из рук бутерброд падает на брюки обязательно намазанной стороной. Повторять попытки заходить на посадку наугад — авось случайно выскочим прямо на полосу — явно бессмысленно. Это одна лишь напрасная трата горючего и собственных сил. Надо куда-то уходить. Но куда?

Запрашиваю об этом землю и в ответ слышу:

— А на сколько времени у вас горючего?

Отвечать вопросом на вопрос — трогательная манера персонажей столь любимых мной классических анекдотов, но сейчас она меня почему-то не умиляет.

Горючего у нас, если полет будет продолжаться на той же крайне невыгодной для реактивного самолёта малой высоте, на час с лишним. На всякий случай бортинженер говорит мне, что на час. А я — на тот же всякий случай — сообщаю земле, что, мол, минут на сорок пять.

Трудно придумать более дурацкое положение! Совершенно исправная машина с ровно работающими двигателями, нормально действующей аппаратурой и здоровым экипажем на борту, а положение тем не менее крайне острое. Чудо современной техники — скоростной, высотный самолёт — становится совершенно беспомощным, когда приходит пора садиться, а под рукой (вернее, под шасси) нет аэродрома. Причём не какого-нибудь, а имеющего многокилометровую бетонированную посадочную полосу, тем более длинную, чем выше лётные данные садящегося самолёта.

Если к моменту израсходования горючего ни одного подобного аэродрома в нашем распоряжении не окажется, соприкосновение с землёй будет не из весёлых. Чего они там

думают, на земле? Надо незамедлительно переадресовывать нас куда-то, где погода более или менее сносная. Ведь с каждой секундой полёта на такой высоте тает наш и без того небольшой запас горючего.

Наконец с земли приходит команда (если это можно назвать командой):

— Ждите указаний. Выясняем…

Нет, видно, на землю надежда небольшая! Пока они там будут выяснять, уточнять и согласовывать, мы останемся без горючего. И над чем в этот момент окажемся, туда и ткнёмся. Чтобы уклониться от столь малоприятной перспективы, надо следовать известному принципу ОСВОДа: «Спасение утопающих — дело рук самих утопающих». Теперь главная надежда — на нашего бортрадиста.

— Лева, разведай по точкам, где какая погода!

Лев Николаевич Гусев до прихода на испытательную работу служил радистом в военно-транспортной авиации, облетал Европу и Азию вдоль и поперёк и обладал, можно сказать, международным кругом знакомств. Правда, знакомств лишь в «радистском» смысле слова: главным образом по радиопочерку. Но большего сейчас и не требуется. Для начала прошу Гусева связаться с ближайшим — находящимся в ста километрах от нас — испытательным аэродромом.

А пока мы продолжаем носиться, с трудом различая мелькающую под самым носом самолёта землю сквозь пелену несущегося нам навстречу снега. Резкая болтанка заставляет непрерывно крутить штурвал. Дважды приходится энергично отворачивать тяжёлый корабль от внезапно выплывающих из мглы препятствий — фабричной трубы и ажурной радиомачты. Задеть их равносильно катастрофе, но я упорно не набираю высоты: «держусь за землю». Держусь потому, что, поднявшись хотя бы на сотню метров, окажусь в сплошной облачности и тогда совсем уж ничего предпринять самостоятельно не смогу. А действовать надо — я интуитивно чувствую это — только самостоятельно! расчёт на «дядю» ни к чему хорошему не приведёт.

Погода на интересующем нас аэродроме оказалась далеко не блестящей, но все же более или менее сносной — приблизительно такой же, какая была час назад у нас. Но — и это весьма существенное «но»! — по своим размерам этот аэродром нам, строго говоря, не годился: длина полосы у него была короче, чем официально зафиксированная длина пробега нашего корабля. Немудрёно, что наш запрос вызвал на земле некоторое недоумение.

Выбирать, однако, не приходится. Ветер дует сильный. На посадке он будет нашим союзником. Ну а если длины полосы все же не хватит, то в крайнем случае лучше уж выкатиться за пределы лётного поля на сравнительно небольшой скорости в конце пробега, чем приземляться где попало, вне аэродрома.

— Проси у них, Лева, разрешение на подход и посадку!

— Уже готово. Запросил. Они разрешают, только спрашивают, помним ли мы, какая у них полоса?

— Передай, что помним. Идём к ним.

Ничто не заставляло работников этого аэродрома — и в первую очередь его начальника Матвея Тимофеевича Чуева — давать согласие на приём нашего корабля. Более того, по всем формальным законам им следовало от этого уклониться. Поступая вопреки этим законам, они добровольно брали на себя тяжкую ответственность. Стоило нам, что было весьма вероятно, не уложиться в пределы их куцей полосы, выскочить на пробеге за эти пределы и разбить стоящую много миллионов машину, как магнитофонная лента с записью наших радиопереговоров, вне всякого сомнения, легла бы на стол прокурора в неприятном качестве одного из вещественных доказательств. Люди на земле понимали, чем рискуют, но не сочли себя вправе уклониться от такого риска — прекрасный пример того самого гражданского мужества, которое порой дороже личного!

Уже перед самым аэродромом мы выскочили, по выражению штурмана В.И. Милютина, «из очень плохой погоды в просто плохую». Быстро развернувшись — «очень плохая» следовала за нами по пятам, — вышли в плоскость посадочной полосы, и только тут, увидев её перед собой воочию, я в полной мере осознал, до чего же она коротка! Но расстроиться по этому поводу не успел. Будто нарочно, с целью как-то разрядить напряжённую атмосферу на корабле, один из членов экипажа жалобно прогудел:

— А может быть, попробуем вернуться домой? Вдруг попадём на полосу? А?..

Я буквально оторопел. Образовавшуюся паузу заполнил голос бортинженера Г.А. Нефёдова:

— С чего это ты вдруг захотел домой?

— У меня там сапоги остались. Я в унтах. А здесь сыро.

Тут оторопел и Григорий Андреевич. Лишь через несколько секунд выдал он свой ответ. Но зато ответ вполне развёрнутый. В популярной форме владельцу оставленных сапог был преподан энергичный совет — временно отложить какие бы то ни было заботы о сбережении любых частей организма — Григорий Андреевич поимённо их перечислил, — на которые скорее всего

может перекинуться простуда с промоченных ног.

Ураганный ветер дул поперёк полосы почти под прямым углом. Он энергично стаскивал корабль в сторону и в то же время мало сокращал длину пробега. Коснувшись бетона в самом начале полосы, я сразу нажал кнопку тормозного парашюта — и еле удержал корабль от резкого разворота: это боковой ветер потащил наш парашют в сторону. Не помню уж, как мы шуровали рулём направления, передней тележкой шасси, тормозами. Так или иначе, машина удержалась на полосе и, пробежав существенно меньше своего законного пробега, остановилась. Аэродрома хватило.

Ни один из имевшихся здесь трапов не доставал до кабины нашего корабля. Пришлось нам, неизящно болтая ногами, спускаться вниз на действительно сырой, талый мартовский снег по аварийной верёвке. Когда эта непривычная операция была выполнена, мы осмотрелись и… не увидели вокруг себя ничего. Ничего, кроме летящего косого снега, перемешанного с туманом и дождём. Мура догнала нас…

Опадчий тоже сел благополучно. Мы уже знали об этом из подслушанных радиопереговоров. Он сразу после взлёта ушёл на большую высоту, не потратил так много керосина, как мы, болтаясь у земли, и поэтому смог добраться на один из дальних запасных аэродромов, чуть ли не в Азию.

А судьба третьего (точнее, первого, взлетевшего раньше всех) корабля сложилась трагически: с ним случилась катастрофа. Конечно, как показал последующий разбор, несчастья можно было бы избежать. Но такова странная логика вещей: одна ошибка влечёт за собой следующие. Начав со взлёта при погоде, которую следовало бы переждать, и командир корабля лётчик В. и наземное руководство полётами сделали в дальнейшем ещё не один промах. Такая цепь переходящих друг в друга ошибок гипнотизирует. Почувствовав, что скользишь по этой цепи, надо резко рвать ближайшее её звено — круто ломать ход событий. Иначе получается то, что случилось с кораблём лётчика В.

Но, стоя на снегу гостеприимно приютившего нас аэродрома, мы о судьбе разбившегося корабля ещё ничего не знали. Товарищи по экипажу говорили мне разные добрые слова по поводу того, как мы выпутались изо всей этой довольно паршивой истории. Правда, я был не очень восприимчив к комплиментам в тот момент: трудно было отрешиться от сознания, что и влипли-то мы в «историю» исключительно в результате моей же собственной не к месту проявленной уступчивости.

Из-за того, что у меня, если можно так выразиться, «не хватило смелости не проявить смелость».

* * *

Это почти закономерность — наиболее каверзные положения возникают в воздухе чаще всего при выполнении самых что ни на есть ерундовых заданий.

В так называемых серьёзных полётах — на предельные скорости, вибрации, перегрузки, штопор, — когда, казалось бы, как раз и следовало ожидать всяческих неприятностей, они случаются очень редко. Возможно, в этом обстоятельстве — «ожидании» неприятностей и, следовательно, готовности встретить и преодолеть их — и заключено объяснение столь загадочной закономерности.

Так или иначе, она в полной мере проявила себя в тот день, когда сверхтяжёлые реактивные корабли нашего КБ — скажем прямо, не скупившиеся на эффектные сюрпризы, — преподнесли мне едва ли не самый крепкий из них.

Мы отправлялись в очередной «мелкодоводочный» полет. Разбег уже подходил к концу, когда, буквально за несколько секунд до отрыва, сквозь рёв четырех могучих двигателей пробился какой-то лёгкий щелчок. Я не придал ему особенного значения — мало ли что может щёлкнуть в таком до отказа набитом разнообразной техникой самолёте, как наш! Да и все равно прекращать разбег было уже поздно.

Стоило, однако, нам оторваться от полосы — и тревожные события посыпались, будто из рога изобилия, одно за другим.

Корабль потащило в сторону. Изо всех сил нажатая педаль руля направления ни малейшего влияния на положение дел не оказала, будто её и не было. Дело ясное: управление отказало.

Что же делать?

Попробовать погасить разворот обратным креном? Но на высоте двух-трех метров, да ещё на корабле, у которого размах более полусотни метров, с кренами особенно не побалуешься! Тут достаточно перехватить какой-нибудь лишний градус, чтобы зацепить концом крыла за землю, а там поминай как звали и самолёт, и всех, кто в нем находился!

Пришлось, не обращая пока внимания на разворот — ох, как трудно не обращать внимания на такие вещи! — осторожно вытащить ещё не набравшую нужную скорость машину метров на десять—двенадцать вверх и только после этого заложить, наконец, спасительный крен.

Разворот прекращён. Но радоваться рано. Со всех концов корабля одно за другим поступают далеко не радостные сообщения.

Едва успел сказать бортинженер А.А. Титов: «Третий

двигатель отказал!» — как его перебил голос кормового наблюдателя С.А. Соколова:

— Из-под фюзеляжа бьёт керосин. Сильно бьёт — струя как из фонтана!

И тут же новое сообщение бортинженера:

— В аварийной гидросистеме давление ноль…

Опять беда пришла не одна!

Дело осложнялось не только количеством одновременно свалившихся на нас неприятностей — и двигатель, и керосин, и гидравлика, и, главное, управление, — но и тем, что случилось это все на самом взлёте, без спасительного запаса высоты и скорости, а также, конечно, тем, что в наших руках находился (точнее — увы! — из наших рук вырывался) корабль таких невиданных для тех лет размеров и тоннажа.

Но сложно ли, просто ли, приходилось действовать: мешкать обстоятельства не позволяли!

Прежде всего надо было как можно скорее уйти от земли. Набрать хотя бы те несколько сот метров высоты, на которых, имея в своём распоряжении уже не секунды, а минуты времени, можно спокойно решить, что делать для спасения если не машины, то по крайней мере людей. И мы, переваливаясь из крена в крен и оставляя за собой пышный шлейф распылённого керосина, полезли на трех двигателях вверх.

Если бы руль направления заклинило намертво, это было бы ещё полбеды. Но он, злодей, не заклинился, а, вырвавшись из управления, болтался как хотел из стороны в сторону и в такт этим колебаниям размашисто таскал за собой всю машину. Нам со вторым лётчиком Б.М. Степановым оставалось одно: энергичными кренами бороться с рысканьем.

На высоте это более или менее удавалось, но как быть дальше — у земли, перед самым приземлением?

Стоило этой мысли прийти в голову, как я понял, что подсознательно уже принял решение сажать машину. Не катапультироваться и не выжидать какого-то стихийного — «от бога» — прояснения обстановки (бог в подобных случаях помощник ненадёжный), а сажать.

Сделав с грехом пополам разворот на сто восемьдесят градусов (если, конечно, позволительно назвать описанную нами волнообразную кривую разворотом), мы вышли курсом на свой аэродром и издалека — километров с двадцати — прицелились носом на посадочную полосу.

Очень осторожно, плавно уменьшаю тягу трех работающих двигателей. Осторожность тут нужна потому, что при уменьшении оборотов двигателей вырывающаяся из их сопел

горячая реактивная струя хотя ослабевает, но одновременно меняет и свои очертания. Попади она в по-прежнему тянувшийся за нами злополучный керосиновый шлейф, и, как говорил Костя Лопухов, — «привет»! Вспыхнет не только огромная машина, но сам воздух далеко за ней. Тогда и катапультироваться будет, можно сказать, некуда: с десятками тонн горючего на борту шутки плохи.

Но вот и этот тонкий момент позади.

Мы плавно снижаемся, с каждой секундой приближаясь к земле, хотя всего каких-нибудь четверть часа назад только и думали, как бы поскорее очутиться подальше от неё.

Чем ниже, тем заметнее, как здорово «водит» корабль. Противодействовать этому можно одним-единственным способом — энергичными обратными кренами, на которые наш грузный самолёт отвечает довольно вяло. Приходится не только мгновенно реагировать на его самопроизвольные движения, но стараться интуитивно как бы упреждать их.

Заходя на посадку, я не сразу сообразил, что мешает мне разглядеть очертания упорно качающейся на стороны в сторону посадочной полосы. Оказалось, это был пот. Он, как говорится, ручьями тёк из-под шлема и заливал глаза. Чтобы вытереть лицо, приходилось на какой-то момент отрывать руку от штурвала, а это было совсем некстати: рукам и без того дел хватало! Неожиданно — коротким броском мысли в сторону — я представил себе хирурга во время операции. Ему специальным тампоном вытирает со лба пот сестра. Как жаль, что такой сервис не предусмотрен в авиации!

И все-таки приземлились мы гораздо удачнее, чем можно было ожидать. По-видимому, воздушные порывы у земли были слабее, чем наверху, и поэтому машина повела себя немного спокойнее. Да и приспособились мы, наверное, к ней за эти минуты. Так или иначе, наблюдатели с земли (а таковых сбежалось, как легко догадаться, достаточно!) говорили потом, что внешне наша посадка ничем не отличалась от обычной.

Но мне, даже после благополучного касания земли, ещё не до победных кликов и барабанного боя. Кричать «ура» рано. Надо немедленно решать очередную острую проблему — что делать с тремя исправными двигателями. Ведь угроза пожара не уменьшилась: керосин, о чем с философской невозмутимостью по-прежнему докладывал из кормы Соколов, продолжал хлестать, как фонтан «Самсон» в Петергофе. Загорись он сейчас — и шансов на спасение экипажа останется ещё меньше, чем при катапультировании сквозь пламя в полёте.

Немудрёно, что едва мы коснулись бетона, как бортинженер

решительно заявил: «Выключаю двигатели», — на что я со всей возможной быстротой и самым категорическим тоном, на какой только был способен, рявкнул:

— Ни в коем случае! Выключить второй и четвёртый. Первый оставить! Ясно?

Столь резкая реакция с моей стороны была вполне обоснованна. Корабль хотя и сел на землю, но ещё не остановился. А сто с лишним тонн веса, несущиеся по бетонной полосе со скоростью более двухсот километров в час, стоят того, чтобы подумать, как их остановить! И хорошо ещё, что я не забыл про резервную гидросистему, отказ которой показался мне поначалу мелким довеском ко всем остальным, более существенным неприятностям. Сейчас, этот «мелкий довесок» стремительно выскочил на первый план! Выключив все двигатели, мы оказались бы не только без аварийной, но и без основной гидросистемы и не смогли бы не только затормозить корабль, но даже отвернуть его в конце пробега с полосы, чтобы избежать лобового удара о препятствия. С таким трудом дотащенная до дому машина оказалась бы все-таки разбитой! Не поздоровилось бы, конечно, и всем нам, особенно сидящим в носовой кабине. Поэтому долгожданную команду: «Выключить первый двигатель!» — я дал только погасив скорость и завернув поближе к людям, на свою стоянку.

Команда «Колодки под шасси! Быстро!» — была выполнена удивлённо взиравшими на нас мотористами мгновенно. Но тут я несколько просчитался!

Инерция нашего, даже еле ползущего со скоростью пешехода, корабля была такова, что колодки, подсунутые под его массивные колёса, только хрустнули и превратились в лепёшки, ни капельки не задержав нас. И мы поползли по уставленной самолётами площадке дальше. Во всем только что закончившемся нелёгком полёте я не чувствовал себя так скверно, как в эти секунды совершенной беспомощности! Мы ползли медленно, но неотвратимо, пока не уткнулись крылом в стоявший на площадке старый фюзеляж.

Чуть-чуть помятый носок крыла — казалось бы, весьма недорогая цена избавления от всех случившихся у нас бед. Но — необъяснимы извивы человеческой психологии! — увидев эту небольшую вмятину, я неожиданно для самого себя страшно обозлился. Наверное, по мере того как наше положение из катастрофического постепенно делалось все более обнадёживающим, во мне формировалась подсознательная ставка на то, чтобы справиться с аварийной машиной, так сказать, «на все сто» — без каких-либо дополнительных повреждений. И вот

на тебе! Все портит эта паршивая вмятина! К осмотру корабля я приступил в настроении довольно свирепом. Оно, однако, быстро испарилось, как только я увидел характер и масштабы того, что у нас стряслось.

Оказалось, что на взлёте разорвался гидроаккумулятор аварийной гидросистемы — массивный металлический цилиндр, с огромной силой распираемый изнутри давлением специальной жидкости. От этого, естественно, вышла из строя аварийная гидросистема — вся жидкость из неё вытекла. Но добро бы только это! Осколки разлетевшегося цилиндра перебили тяги управления рулём поворотов (отсюда полный отказ путевого управления), разрушили топливную магистраль третьего двигателя (от этого и отказ двигателя и фонтан бьющего керосина) и вылетели, наделав дырок в обшивке фюзеляжа, наружу. Причём вылетели так стремительно, что радист со старта, увидев это, растерянно бросил в эфир:

— Из них что-то выстрелило…

Я, правда, узнал об этой реплике уже на земле, когда все участники происшествия и особенно зрители наперебой, почти не слушая друг друга, возбуждённо рассказывали, кто что видел, слышал и думал.

Теперь можно было позволить себе и это удовольствие…

* * *

Комментируя историю с наделавшим столько бед гидроаккумулятором, один из моих друзей и коллег одобрительно заметил:

— Старый конь борозды не испортит!

Столь лестная оценка, казалось бы, должна была повергнуть меня в состояние безудержной гордыни, но, каюсь, во всей этой фразе моё внимание привлекли больше всего слова «старый конь».

Незаметно для себя я стал старым конём!..

Действительно, со дня, когда я, молодой аэроклубный лётчик и выпускник Ленинградского политехнического института, появился в отделе лётных испытаний ЦАГИ, проскочило уже двадцать лет! Двадцать лет!

А воздушный бой с фашистским «Дорнье-215» в ночном небе над Москвой был, оказывается, целых пятнадцать лет назад!

И даже испытания первых отечественных реактивных самолётов происходили не вчера, как казалось их участникам, а на десять долгих, насыщенных многими событиями лет раньше! Я

стал таким же, выражаясь деликатно, зрелых лет человеком и старым лётчиком, каким представлялся мне Козлов при нашем первом с ним знакомстве.

Незаметно прошло время, когда меня подпирал и страховал опыт старших товарищей (чего стоил хотя бы один совет Чернавского: подумать заранее, что я буду делать, если у меня, паче чаяния, начнётся флаттер!).

Теперь приходилось думать самому, причём не только о себе, но и об уже вышедшем на арену следующем поколении испытателей — молодых людях, двадцать лет назад учившихся если не ходить, то в лучшем случае разбирать буквы.

Это новое поколение уже вступало в жизнь. Постепенно оно принимало на свои плечи главную тяжесть испытательной работы. То один, то другой из его представителей привлекал к себе внимание коллег успешным выполнением какого-нибудь особо сложного задания, умелыми действиями в тяжёлых обстоятельствах, квалифицированной позицией в оценке очередного, вновь обнаружившегося непонятного явления.

Не раз получалось и так, что иной молодой лётчик справлялся с новым, нестандартным заданием лучше меня да и других испытателей моего поколения. Благо поколения в авиации, особенно в испытательной, сменяются довольно быстро.

Впрочем, известность лётной молодёжи конца пятидесятых годов не ограничилась одной лишь авиационной средой. Дело в том, что как раз в это время возродилась захиревшая было с предвоенных лет мода на авиационные рекорды.

И среди молодых испытателей один за другим стали появляться рекордсмены.

РЕКОРДЫ И РЕКОРДСМЕНЫ

Авиационные рекорды…

Время от времени в газетах появляется лаконичное сообщение: лётчик такой-то (или экипаж в таком-то составе) установил рекорд. Далее следует дата полёта, наименование типа летательного аппарата и, конечно, цифры, характеризующие само достижение: скорость, высота, дистанция и тому подобное. Иногда рядом с текстом помещают фотографию новоиспечённых рекордсменов. Реже — восторженную (хотя далеко не всегда безукоризненно точную по существу) заметку «собственного корреспондента с N-ского аэродрома».

Читатель, не связанный с авиацией, пробегает все это, констатируя периферией сознания что-нибудь вроде: «Молодцы ребята!» — и переключает своё внимание на другие, более интересные для него сообщения.

Да и действительно: стоят ли авиационные рекорды того, чтобы специально говорить о них? Особенно рядом с основными проблемами лётно-испытательского труда.

И все-таки поговорить о них стоит. Стоит хотя бы по одному тому, что никакая другая сторона деятельности лётчика, работающего на современных самолётах (то есть прежде всего лётчика-испытателя), не доводится до всеобщего сведения так широковещательно и оперативно. Отсюда, наверное, и распространённое недоразумение, которое мне не раз довелось наблюдать: наивная уверенность, будто установление рекордов и есть если не единственное, то, во всяком случае, основное содержание работы лётчика-испытателя и главный вид общественной отдачи этого труда.

Досадно бывает слышать, как о лётчике, который испытал многие типы новых летательных аппаратов, дотащил не один из них до серийного производства, неоднократно выходил из самых, казалось бы, безвыходных положений — словом, прожил трудную и славную жизнь испытателя, говорят:

— А! Я знаю… Это тот самый, который перелетел через полюс в Америку или какой-то рекорд установил, не то высоты, не то скорости… В общем, что-то в этом роде…

Нет, конечно, авиационный рекорд — далеко не самое главное в деятельности людей, которые проектируют, строят, испытывают летательные аппараты. Скорее можно назвать его чем-то вроде побочного продукта этой деятельности. Но и в таком качестве он далеко небезынтересен.

Итак, что же такое авиационный рекорд? Вопрос этот,

оказывается, далеко не праздный уже по одному тому, что само понятие — авиационный рекорд — не всем представляется одинаково бесспорным.

Когда рвёт финишную ленточку бегун, или касается рукой мокрых изразцов стенки бассейна пловец, или поднимает над головой гнущуюся от собственного веса штангу тяжелоатлет, никаких сомнений ни у кого не возникает. В самом деле, сам пробежал, сам проплыл, сам поднял — какие тут могут быть сомнения?

Правда, история спорта знает исключения н из этого правила. Когда в своё время наш легкоатлет Юрий Степанов превзошёл американского прыгуна Чарльза Дюмаса, некоторые зарубежные обозреватели выразили сомнение в достоверности столь сенсационного события. Была даже высказана гипотеза, согласно которой секрет успеха Степанова заключался в его… туфлях: будто бы у них была какая-то хитрая, особо упругая подошва, подбрасывающая прыгуна вверх, как с трамплина. Забавны обстоятельства, при которых эта, скажем прямо, не очень спортивная гипотеза была наглядно опровергнута: на очередном соревновании — на сей раз в очном поединке — Степанов снова выиграл у Дюмаса, после чего тут же, на стадионе, подарил ему свои магические туфли. Однако, как и следовало ожидать, прыгать в них выше Дюмас не стал. Дело оказалось не в туфлях.

Но этот эпизод — не более как курьёзное исключение. Обычно же в подобных видах спорта личное «авторство» спортсмена признается безоговорочно.

Несколько сложнее обстоит дело у конников. Мнения о том, кто здесь «главнее» — всадник или лошадь, — часто расходятся. В своё время один из моих начальников спросил, как я отношусь к конному спорту. А я, в сущности, никак к нему не относился: дело было в первые годы моей работы в авиации, и ни для каких других средств передвижения места в моем сердце не оставалось. Поэтому я без лишних раздумий брякнул в ответ первое, что пришло в голову:

— Конный спорт? А разве это спорт для всадника? Я думал — только для лошади.

Впоследствии я понял, что высказывать эту мысль даже в шутку не следовало: начальник увлекался верховой ездой всерьёз. Но не о том сейчас речь.

К сожалению, то, что говорится о всаднике и лошади в шутку, приобретает нередко вполне серьёзный характер, как только разговор касается рекорда, установленного в небе:

— А что там, собственно, сделал лётчик? Взлетел, дал полный газ, самолёт и разогнался, насколько ему положено.

Сидел бы за штурвалом другой лётчик, все равно результат получился бы одинаковый… Какой же это спорт?

И все-таки — утверждаю это с чистой совестью — авиационный рекорд — это почти всегда достижение не только техническое, но и спортивное в полном смысле слова.

Кстати, замечу, что моё мнение в данном случае абсолютно беспристрастно: сам я рекордсменом — ни мировым, ни всесоюзным, ни хотя бы областным или районным — никогда не был. Так сказать, лавров не удостоился.

Впрочем, в подобном же положении оказались, пожалуй, почти все лётчики нашего поколения, сформировавшиеся к началу войны, а к шестидесятым годам начавшие постепенно уступать места в кабинах самолётов своим более молодым коллегам.

Конечно, за это время — период бурного количественного и качественного роста нашей авиации — фактически было установлено немало достижений, в том числе и превышающих мировые. Но по ряду причин — иногда с очевидностью вытекающих из государственных интересов, а иногда и не очень понятных — рекорды эти оставались, как правило, необнародованными. И уж во всяком случае — незарегистрированными официально, в соответствии с правилами Международной авиационной федерации — ФАИ.

Такая участь постигла фактически рекордное значение числа Маха, достигнутое в своё время мною на первом отечественном реактивном истребителе МиГ-9; так же мало кому известными остались и многие другие значительные результаты, полученные не одним десятком советских лётчиков-испытателей на отечественных летательных аппаратах.

Думаю, что история нашей авиации ещё вернётся к изучению этих полузабытых, многократно с тех пор перекрытых рекордов — ступенек, без каждой из которых не было бы и всей лестницы, ведущей к современному уровню авиационной техники.

В этих «ступеньках» — все дело. Генеральный конструктор М.П. Симонов точно сказал о них: «Идёт соревнование идей, уровня технологии, аэродинамики. Как проверить в мирное время — достаточен ли этот уровень? Поэтому и устанавливаются рекорды на предельных режимах».

Но я несколько отвлёкся в сторону.

А как же обстоит все-таки дело с чисто спортивной стороной авиационного рекорда? Спорт это в конце концов или не спорт?

Давайте попробуем разобраться на каком-нибудь примере.

* * *

Наибольшая высота, какую способен набрать современный скоростной самолёт, самостоятельно (это тоже существенная подробность) стартовав с земли, составляет около тридцати пяти километров.

Это, правда, в десять с лишним раз меньше высоты полёта космических летательных аппаратов, но в четыре раза выше высочайшей горы земного шара — Джомолунгмы (Эвереста) и в сто семьдесят раз выше здания Московского университета. Так что с чем ни сравнивай — высота солидная!

Но не следует думать, что самолёт способен на такой высоте спокойно лететь по прямой, как в каком-нибудь рейсовом полёте. К сожалению, это он может лишь на добрый десяток километров ниже.

А на рекордную высоту «динамического» потолка (называемого так в отличие от обычного, статического) машина выскакивает крутой горкой — как камень, закинутый вверх пращой. Выскакивает, а потом через считанные секунды, как только иссякнет инерция движения вверх, неудержимо — опять-таки как брошенный камень — падает назад, вниз, в более плотные слои атмосферы, где есть на что опереться крыльям.

Казалось бы, все очень просто. Так сказать, чистая механика.

И действительно, без точных инженерных расчётов максимального динамического потолка не достигнешь. Расчёты, предварительные эксперименты, анализ выполненных заблаговременно прикидок — все это даёт очень многое. Очень многое — но не все! Что-то (и весьма солидное «что-то»!) остаётся на долю лётчика, его таланта, интуиции, его шестого, седьмого — не знаю уж, какого по счёту, — чувства.

Вот лётчик набрал заданную высоту, на которой должен разогнаться для броска вверх. Эта исходная высота определена заранее — пока все идёт «от расчёта». Машина выведена на горизонталь, включён форсаж двигателя, спинка сиденья ощутимо давит пилоту на лопатки — так энергично растёт скорость!.. Показания приборов? В норме!.. Разгон продолжается. Вот уже удвоенная скорость звука осталась позади.

Пора!

Ручка на себя — и страшная тяжесть наваливается на каждую клеточку тела пилота. Она — эта клеточка, — подчиняясь извечному закону инерции, жаждет лететь по-прежнему равномерно и прямолинейно вперёд, а крылья вздыбившегося самолёта тащат его (и все, в нем находящееся, — живое и неживое) вверх.

Но фокус не в том, чтобы просто пассивно перенести перегрузку. Надо мелкими движениями ручки управления так

точно дозировать её, чтобы несущаяся с огромной скоростью машина перешла от горизонтального полёта к крутому, почти вертикальному подъёму наилучшим, как говорят, оптимальным образом. Чуть плавнее или, наоборот, чуть энергичнее, чем надо, — и какая-то часть живой силы разгона потеряется непроизводительно. А такая потеря — сотни и тысячи недобранных метров динамического потолка.

Но вот описана в небе размашистая дуга, и самолёт мчится, как бы стоя на хвосте, носом вверх. Резко спадает перегрузка. Перед лётчиком — чёрное небо стратосферы. Землю — вернее, мглистую серую дымку, за которой скрывается Земля, — он видит только краем глаза, боковым зрением. Однако хорошо видна Земля или плохо, ни малейшего крена допустить нельзя. Это тоже обернётся недобранной высотой.

Да и вообще, хоть перегрузка и отпустила тело лётчика, отдыхать рано. Через несколько секунд прямолинейного полёта свечой вверх уже пора снова понемногу опускать нос — уменьшать крутизну набора, чтобы не так быстро (а как именно — пусть подскажет интуиция) падала скорость. Только что лётчик весил в несколько раз больше своего обычного веса; теперь — на обратном перегибе траектории полёта — он весит все меньше и меньше. Больше минуты длится полная невесомость. Да, да! Та самая «космическая» невесомость! Оказывается, её можно ощутить не только в космосе, но и в атмосфере. Впрочем, пространство, в котором несётся, вот уже добирая последние километры высоты, самолёт, — действительно больше похоже на космос, чем на привычную околоземную атмосферу: недаром почти девяносто девять процентов всей массы окружающего нашу планету воздуха осталось внизу. Чёрное небо кажется каким-то странно разросшимся: оно не только над головой, но и впереди, сзади, чуть ли не со всех сторон…

Но лётчику не до наблюдений за небом. Сейчас надо, чутко регулируя угол набора, выбрать скорость до конца — довести её до того минимума, за которым самолёт потеряет управляемость и, не дойдя до потолка, сорвётся в неуправляемое падение.

Но вот, кажется, все! Замерев на секунду в самой верхушке траектории — действительно, как брошенный вверх камень, — машина неудержимо устремляется вниз. Задержаться здесь она не может, как не может прыгун замереть над планкой.

Вниз, вниз, вниз! Теперь другие заботы, начиная хотя бы с того, что горючего осталось на самом дне топливных баков. Надо построить снижение так, чтобы прямо попасть на аэродром. Времена, когда самолёты могли в случае необходимости приземлиться вне аэродрома, увы, давно прошли: не те

посадочные скорости, не те дистанции пробега — в общем, не те машины! Впрочем, «те» машины не могли подниматься в такую высь. Ничто на свете не даётся бесплатно.

Хорошо хоть, что все трудности возвращения на землю по крайней мере не влияют на уже достигнутый результат.

А само достижение результата — теперь, я надеюсь, это ясно — требует тех именно качеств, которые отлипают рекордсмена в любом виде спорта: воли, интуиции, тренированности и многого другого, о чем я уже говорил.

Первым советским лётчиком, вписавшим своё имя в таблицу официальных мировых рекордов динамического потолка, был В.С. Ильюшин. Летом 1959 года на самолёте Т-431 он достиг высоты 28852 метра, перекрыв достижение американского нилота Г. Джонсона более чем на 1000 метров. Через некоторое время американец Джо Джордан вернул рекорд своей стране, набрав более 31 километра высоты. Но весной 1961 года-памятной космической весной! — лётчик-испытатель Г.К. Мосолов на самолёте Е-66 вырывается на 34714 метров от Земли!

Издавна известно: рекорды рождаются в соревновании. Причём рекорды мировые — в соревновании мастеров мирового класса!

* * *

— Ну, хорошо, — могут возразить мне, — пусть рекорд динамического потолка действительно достижение не только техническое, но и спортивное. А всякие другие рекорды — на тяжёлых самолётах, например? Какой там может быть особенный манёвр? Какая интуиция? Зачем там всплеск энергии, воли, всех качеств, без которых рекордсмен — не рекордсмен?

Хорошо. Вспомним обстоятельства установления какого-нибудь рекорда на самой что ни на есть тяжёлой машине.

В октябре того же 1959 года, в котором отличился В.С. Ильюшин, экипаж лётчика-испытателя А.С. Липко на тяжёлом корабле 103-М установил в одном полёте сразу семь мировых рекордов! Кстати, два из них не были побиты много лет: факт в истории быстро развивающейся авиации исключительно редкий.

Как можно установить семь рекордов в одном полёте?

Очень просто: в сетке ФАИ предусмотрена раздельная фиксация наивысших мировых достижений для летательных аппаратов без груза и с контрольным грузом различного веса — пятьсот килограммов, тонна, две, три, пять, десять, пятнадцать, двадцать, двадцать пять тонн на борту. Естественно, что получить

большую скорость или высоту более тяжело нагруженному самолёту труднее, да и, по существу, практическая ценность такого достижения как-то по-человечески очевиднее: самолёт, как и всякая машина транспортного назначения, должен прежде всего что-то перевозить. Так вот, самолёт 103-М имел на борту более двадцати пяти тона контрольного груза — тщательно взвешенных и пересчитанных спортивными комиссарами чугунных чушек, — а скорость показал большую, нежели, все летавшие ранее на такую дистанцию самолёты с грузом не только двадцать пять, но и двадцать, пятнадцать, десять, пять, три и две тонны! Вот вам и семь рекордов сразу.

Легко возразить, что такое блестящее сочетание грузоподъёмности и скоростных качеств машины никак нельзя отнести за счёт талантов её экипажа.

Давайте к вопросу о том, какие из качеств самолёта зависят от экипажа, а какие не зависят, вернёмся немного позже.

А пока посмотрим, как протекал сам рекордный полет.

Многое из приведённой выше элементарной схемы действий — «взлетел, дал полный газ, а дальше самолёт сам…» — требовало здесь определённых коррективов.

Прежде всего насчёт «дал полный газ». Когда-то максимальная скорость полёта винтомоторного самолёта действительно определялась мощностью его силовой установки. Иное дело сейчас: многие типы современных реактивных самолётов используют пресловутый полный газ только при взлёте и частично при наборе высоты. В горизонтальном же полёте тягу двигателей приходится сознательно ограничивать: иначе самолёт разовьёт недопустимую скорость. Недопустимую иногда для его прочности, а чаще для устойчивости и управляемости. Во время лётных испытаний самолёт обязательно доводят до скоростей, при которых эти опасные явления уже начинают проявлять себя, для нормальной же эксплуатации предельно допустимые скорости, конечно, ограничиваются, — с некоторым запасом, величинами, значительно меньшими, чем достигнутые в ходе испытаний.

Но, оставаясь в пределах этих узаконенных ограничений, рекордного результата не получишь. Тут неожиданно обретают самый прямой, далёкий от каких-либо иносказаний смысл строки Маршака:

…Ни один из нас бы не взлетел,
Покидая землю, в поднебесье,
Если б отказаться не хотел
От запасов лишних равновесья.

И Липко гнал огромную машину по всей тысячекилометровой дистанции на скорости действительно — без малейшего запаса — предельной.

Штурвалы в руках лётчиков, приборные доски, ажурное остекление кабины штурмана, размашистые стрелы крыльев, хвостовое оперение — словом, весь корабль дрожал и дёргался, как в лихорадке, под действием множества беспорядочно срывающихся вихрей: воздушный поток при такой скорости категорически отказывался обтекать машину плавно.

Заметно снизилась устойчивость. Любое самое ничтожное отклонение от прямолинейной траектории полёта, возникнув под действием случайного дуновения ветра, не восстанавливалось, как оно положено на уважающем себя, приличном летательном аппарате, самостоятельно, а, напротив, норовило разрастись, вспыхнуть, подхватить самолёт и с опасной перегрузкой потащить его в резкое кабрирование или в углубляющееся с каждой секундой пикирование.

Какие уж тут «лишние запасы равновесья»!

Впрочем, парировать ежесекундно возникающие тенденции к броскам вверх и вниз приходилось не только для того, чтобы не позволить им принять опасные размеры, но и в интересах наиточнейшего поддержания заданной высоты полёта. Не зря ведь столько потрудился на земле ведущий инженер — сейчас сидящий в кабине за спиной командира, — чтобы найти эту единственную высоту, только на которой и лежала дорога к рекорду. А самолёт буквально рвался у пилотов из рук. Как говорится, глаз да глаз нужен был за ним, чтобы удержать в повиновении.

Лётчики, твёрдой рукой держа дрожащие штурвалы, балансировали ими с точностью и чёткостью хороших жонглёров. На испытаниях такой острый режим приходится только попробовать: забраться в него, записать в течение каких-то десятков секунд самописцами, прочувствовать поведение самолёта качественно, и — все! Можно прибирать газ и возвращаться в область нормальных человеческих скоростей, на которых самолёт ведёт себя чинно и мирно. А тут, в рекордном полёте, время балансирования на острие ножа измерялось не десятками секунд, а десятками минут, почти целым часом!

И все же самый сложный момент, к которому загодя готовились лётчики, был, конечно, разворот.

Дойдя до поворотного пункта маршрута — города Орши, — самолёт должен был развернуться на сто восемьдесят градусов,

чтобы обратным курсом пройти вторую половину пути — к Москве. Развернуться надо было как можно быстрее: каждая секунда промедления съедала заметную долю с таким трудом выдержанной средней скорости полёта. Но сверхтяжёлые самолёты к лихим, как на истребителе, виражам не приспособлены. Их тонкие, гибкие крылья попросту не выдержат такой перегрузки. Липко задолго до дня рекордного полёта начал тренироваться в выполнении разворотов предельной крутизны. Он заваливал машину в крен, по крайней мере вдвое превышающий официально разрешённый в нормальной эксплуатации. Казалось, ещё хотя бы один градус — и корабль не выдержит. Но этого-то последнего градуса лётчик и не допускал! Он держался на том самом пределе, выше которого — авария, а ниже — потеря времени на развороте, проволочка, избежать которую можно, только пилотируя с точностью буквально ювелирной.

В довершение всего разворачиваться приходилось не в горизонтальной плоскости — на постоянной высоте, — а описывая в воздухе некую сложную кривую и по вертикали. Первую половину разворота надо было выполнять с одновременным крутым подъёмом, чтобы как можно быстрее погасить скорость. Дело в том, что лишняя скорость — та самая скорость, за которую так боролся экипаж на прямой, — во время разворота превращается из блага в немалое зло: чем больше скорость, тем больше радиус, а значит, и продолжительность разворота; убедиться в этом нетрудно, не поднимаясь в воздух, на автомобиле или даже на велосипеде. Можно было бы, конечно, погасить скорость и без горки, в горизонтальном полёте, самым простым способом — убрав газ, но тогда пришлось бы, закончив разворот, вновь разгонять машину по прямой, а тяжёлый корабль делает это очень медленно, — опять дело свелось бы к большим потерям.

Чтобы ускорить восстановление прежней скорости, лучше всего разгоняться после разворота на крутом снижении с полным газом. Так и было задумано: вторую половину разворота делать со снижением.

Получалась сложная, какая-то кривая пилотажная траектория: сначала боевой разворот с предельным (точнее, запредельным!) креном и энергичным набором высоты, а затем крутое снижение с тем же креном и разгоном исходной, тоже выходящей за все обычно действующие пределы скорости.

Все — предельное, наибольшее, максимальное, не укладывающееся в привычные нормы!

Фигуры пилотажа на сверхтяжёлом корабле! Казалось бы,

трудно придумать что-нибудь более сложное.

Но воистину неисчерпаема изобретательность судьбы, когда она хочет досадить слабым смертным! Более сложное оказалось, увы, возможным и вскоре возникло перед нашими друзьями во вполне конкретном обличье мощной фронтальной облачности, не предусмотренной метеосводкой, но тем не менее нахально разлёгшейся впереди, точно по курсу полёта.

Что делать?

Считать попытку установления рекорда несостоявшейся, махнуть рукой и возвращаться не солоно хлебавши домой? Эта мысль, как удалось установить последующим придирчивым опросом, никому из участников полёта решительно не понравилась. Прежде чем возвращаться к ней, хотелось перебрать все другие возможности. Но какие?

Забраться повыше и продолжать полет над облаками?

Но это означало бы уйти с той самой единственной высоты, на которой достигалась наивысшая скорость.

Оставалось одно: «не обращать внимания» — продолжать путь в облаках, благо никаких признаков близости гроз не ощущалось и ожидать чего-либо опасного для прочности самолёта от полёта в облачности не приходилось. Правда, зато неизбежно приходилось ожидать другого — пилотирования вслепую, по косвенным, часто запаздывающим показаниям стрелок многочисленных приборов. Управлять вслепую там, где и при ясном-то небе и чётком горизонте требовались предельная чёткость и безотрывно напряжённое внимание! Если вернуться к той же аналогии с жонглёром, то теперь, в облаках, приходилось уже не просто жонглировать, а жонглировать с завязанными глазами. И так выполнить не только прямолинейный полет на сверхдопустимом режиме, но и совсем уж акробатический фигурный разворот!

Сейчас, по расчёту времени, пора будет в него вписываться. Каждая сотня метров, на которую самолёт проскочит за контрольный пункт Оршу, окажется вдвойне вредоносной: ведь её же придётся проходить и обратно; следовательно, паразитический, не учитываемый при подсчёте средней скорости участок пути увеличится вдвое. Нет, прозевать команду на разворот ни в коем случае нельзя. Теперь в оба должен глядеть (вернее, слушать) бортрадист: за связь с внешним миром отвечает он.

— …Вас вижу. Проход фиксирую, — сообщает наконец радиолокационная станция с земли.

И в ту же секунду Липко энергично тянет колонку управления на себя и крутит штурвал влево.

Я представляю себе, как метался взгляд лётчика от прибора к прибору во время этого разворота: крен, перегрузка, скорость, подъем, курс, снова крен, снова скорость… Инерция прижимает тело к креслу… Дрожит от напряжения корабль… За покрытыми испариной стёклами кабины сплошная молочная мгла, но лётчик отработанным за годы полётов внутренним взором видит, какую хитрую, лежащую на самой грани возможного кривую описывает его машина.

Обратный путь показался экипажу короче. Это, можно сказать, всеобщая закономерность: знакомая, привычная дорога представляется более близкой. Едешь куда-нибудь в новое для себя место — кажется вроде далековато. А возвращаешься назад — как будто быстрее. Если же проделываешь тот же маршрут ещё раз, только удивляешься: с чего это он показался поначалу таким далёким!

Жаль только, что эта закономерность — познанное, известное, привычное протекает быстрее — распространяется на ход годов человеческой жизни: под уклон и они бегут как-то резвее.

Впрочем, экипажу 103-М дорога к Москве не только казалась, но и действительно была как бы короче: стремительные ветры стратосферы дуют преимущественно с запада на восток. Поэтому путевая скорость самолёта относительно земли на обратном пути возросла ещё больше.

После того как корабль, промчавшись над конечным контрольным пунктом маршрута, развернулся на свой аэродром, благополучно произвёл посадку и экипаж рассказал о всех перипетиях только что закончившегося полёта, кто-то из встречающих, покачав головой, протянул:

— Да, ничего не скажешь: отчаянно слетали ребята!

Вот с этим согласиться я не могу. Слетали смело, искусно, напористо — но не отчаянно! Никаких элементов пресловутого «авось» в решениях и действиях Липко обнаружить невозможно. Он достоверно знал, чем, так сказать, пахнет каждое очередное, предусмотренное или не предусмотренное заранее осложнение — от поведения машины на околозвуковых скоростях до степени интенсивности воздушных потоков, возможных во встретившейся им облачности определённого вида. Знал — и принимал решения (причём, как показало дальнейшее, решения совершенно правильные), соотнося эти осложнения с возможностями самолёта и людей. Ну а то, что точный расчёт был эмоционально окрашен страстным желанием лётчиков и всего экипажа выполнить намеченное, — уже другое дело. Без этого ни рекорды ставить, ни вообще работать испытателем так же невозможно, как

и без упомянутого точного расчёта…

Когда были обработаны все материалы, спортивные комиссары установили: экипаж пролетел на реактивном самолёте 103-М с коммерческим грузом 27 тонн дистанцию в 1000 километров со средней скоростью 1028 километров в час.

Принято считать, будто цифры говорят сами за себя.

Иногда это действительно так. Но в данном случае одних цифр — даже таких внушительных для конца 50-х годов, как 1028 километров в час с 27 тоннами на борту, — недостаточно. Чтобы по достоинству оценить их, надо ещё знать, как эти цифры были получены…

Хочу напомнить: сейчас я только привёл примеры. Замечательные, блестящие, выдающиеся — но лишь примеры. Можно было бы рассказать о многих других рекордных полётах, ничуть не уступающих тем, о которых шла речь. И о многих лётчиках-рекордсменах, проявивших такое же лётное искусство и волю к победе, какими блеснули наши друзья лётчики-испытатели инженеры Ильюшин, Мосолов и Липко.

Конечно, сегодня, в конце 80-х годов, можно было бы привести сколько угодно более современных примеров, в которых фигурировали бы другие лётчики, другие машины, а главное, другие скорости, высоты, тоннажи. Техника не стоит на месте, а техника авиационная — особенно. Но я начал эту книгу с того, что не собираюсь её модифицировать. Иначе пропадёт атмосфера времени — весьма, как мне кажется, значительного в истории нашей авиации.

А теперь вернёмся к вопросу о том, имеет ли отношение лётчик-рекордсмен и весь его экипаж (кстати, не только летающий, но не в меньшей степени и наземный!) к техническим возможностям машины, к тому, какие лётные данные она способна показать, пусть в самых искусных руках.

Оказывается, имеет. И самое прямое.

Дело в том, что устанавливают-то авиационные рекорды, как правило, не кто иной, как лётчики-испытатели — те самые люди, которые «учат самолёт летать», в десятках и сотнях полётов выявляют и устраняют все препятствующее этому, изыскивают самые эффективные приёмы пилотирования новой машины, определяют и проверяют пределы того, что можно от неё потребовать. Словом, люди, без творческого труда которых летательный аппарат не был бы таким, какой требуется для установления рекорда.

Поэтому, говоря о наших авиационных рекордсменах, я высоко ценю их спортивные подвиги, но ещё выше ставлю всю их самоотверженную испытательскую деятельность, без которой ни о

каких рекордных полётах не могло бы быть и речи. Можно с уверенностью сказать, что все испытатели, ставшие рекордсменами, стали рекордсменами не случайно.

Правда, обратной силы эта формула не имеет: есть все основания утверждать, что испытатели-нерекордсмены остались нерекордсменами случайно. Они вполне могли бы быть ими! Ведь все компоненты, совокупность которых необходима для установления рекорда — и умение быстро освоиться в новом, и тренированная воля, и высокий уровень техники пилотирования, и точное ощущение пределов возможностей машины, и, наконец, сама эта новая машина, естественно имеющая более высокие данные, чем её предшественницы, — все это находится в руках лётчика-испытателя больше (или, во всяком случае, хронологически раньше), чем у кого-либо другого.

* * *

В начале этой главы было сказано, что рекордный полет — побочный, боковой выход делового процесса испытательной работы. Это, конечно, так. Но бывает и наоборот — жизнь подчиняется законам диалектики: подготовка к рекорду, в свою очередь, порой приводит к находкам, исключительно плодотворным для развития всей авиационной техники, иногда на многие годы. История авиации знает немало примеров, подтверждающих эту мысль.

Сейчас мы так привыкли к тому, что поверхность самолёта и особенно его крыла — гладкая, что даже не представляем, как же может быть иначе.

Но в начале тридцатых годов, когда коллективом инженеров ЦАГИ под руководством А.Н. Туполева был создан дальний самолёт РД (АНТ-25), обшивка длинных, узких крыльев этой машины была поначалу выполнена из гофрированного дюраля. В своё время такое конструктивное решение было весьма прогрессивно: гофр позволял получить нужную прочность и жёсткость при сравнительно малом весе.

Самолёт залетал. Залетал вполне благополучно в том смысле, что дело пошло без аварий или иных происшествий, но не очень благополучно по получаемым результатам: расчётной дальности машина недодавала.

Тогда один из участников работы — представитель группы учёных, заложивших основы лётных испытаний, Макс Аркадьевич Тайц — высказал предложение спрятать гофр: натянуть поверх него гладкую перкалевую обшивку.

Нельзя сказать, чтобы аэродинамические преимущества гладкой обшивки были до того неизвестны. Тем не менее в самолетостроительной практике она сколько-нибудь широко ещё не привилась: конструкторы редко идут на какие-либо существенные новшества из одной лишь платонической любви к прогрессу. Но в данном случае места для платонического не оставалось — дальности самолёту не хватало.

— А насколько возрастёт дальность, если сделать гладкую обшивку? Наверное, на какую-нибудь ерунду? — сомневались скептики.

— Более чем на тысячу километров. Это гарантировано. А может быть, и больше, — уверенно отвечал Тайц (он любил иногда, когда подтверждался какой-нибудь на первый взгляд не очень очевидный расчёт, сказать немного удивлённым тоном человека, только что пришедшего к новому, несколько даже неожиданному для себя выводу: «Оказывается, в науку можно все-таки верить»).

Но тогда среди его собеседников верили в науку далеко не все. Однако — в соответствии с известным принципом «так плохо и этак плохо» — все-таки решили попробовать.

И обещанное увеличение дальности, как по волшебству, получилось!

Не буду рассказывать о многих славных рекордных полётах, выполненных на этом самолёте советскими авиаторами. Тут был и мировой рекорд дальности по замкнутому маршруту, и беспосадочный перелёт на Дальний Восток, и перелёты через Северный полюс в Америку.

Думаю, что при всей зыбкости памяти человеческой полёты эти ещё не забыты.

Но интересно другое: как только результаты полётов опытного РД с новой обшивкой легли экспериментальными точками на листы миллиметровки, немедленно гладкая обшивка стала непременной принадлежностью крыльев и фюзеляжей практически всех не только вновь запроектированных, но уже изготовленных и даже летающих новых самолётов. С открытым гофром было покончено.

Рекорд отблагодарил за внимание к себе.

А теперь я могу сознаться, что немного схитрил, изобразив встречное влияние авиационного рекорда на породившее его развитие науки и техники как явление, что ли, вторичное.

Когда проходят годы, рассеивается внешний эффект самого что ни на есть блестящего рекорда, тускнеет слава установивших его пилотов (как, увы, всякая слава на земле!), тогда-то обычно и выясняется: что же, в сущности, осталось от всего этого некогда

столь шумного дела? А осталось, оказывается, прежде всего то, что дал рекорд науке, технике, методике лётного дела. Что удалось закрепить, взять на вооружение (иногда не только в переносном смысле слова), перенести с уникального рекордного самолёта в авиацию вообще. В чем стали участники установления рекорда — а за ними и все их рядовые и нерядовые коллеги — умнее, опытнее, искуснее.

Потому что в этом — самое главное, ради чего поднимаются в воздух испытатели с начала существования авиации до наших дней.

ИСПЫТАТЕЛИ ШЕСТИДЕСЯТЫХ

Итак, на смену нам вышло новое поколение советских лётчиков-испытателей. Что же оно собой представляло? Чем отличалось от нас?

Здесь, следуя давним житейским канонам, мне, наверное, следовало бы с достойной сдержанностью посетовать на то, как сильно оно проигрывало при сравнении с предыдущим. Или, наоборот, следуя канонам более современной формации, блеснуть объективностью и признать за молодёжью какие-то свои (разумеется, достаточно умеренные) достоинства.

Но последовать любой из этих проторённых дорог трудно: мешают реальные факты. Разными, очень разными были лётчики-испытатели пятидесятых годов. Не унифицировались они и в дальнейшем.

И если уж говорить о каких-то общих тенденциях развития профессии, то более или менее надёжно проследить можно, пожалуй, лишь одну: новый класс технической и — одно без другого не бывает — общей культуры лётчика-испытателя. Этого потребовали новые летательные аппараты — сложные, густо насыщенные всяческой электроникой и автоматикой, летающие во всех этажах атмосферы, где-то на стыке звукового и теплового барьеров. Создавать подобную технику, испытывать её, наконец, даже просто летать на ней должны были люди особой, «коллекционной» квалификации.

Правда, нельзя сказать, что во времена, когда я начинал свою лётно-испытательную жизнь, среди моих уже действующих коллег не было испытателей подобного класса. Конечно, были. Но не они делали погоду. Человек типа Юрия Константиновича Станкевича, первого в нашем коллективе полноценного, настоящего лётчика-испытателя и инженера-исследователя одновременно, был не правилом, а блестящим исключением.

Гринчику, Седову, Адамовичу, Тарощину, Ефимову — всем нам приходилось в своё время с боями доказывать, что высшее образование не мешает (о том, что помогает, не было пока и речи) успешной лётно-испытательной работе.

Но эти времена давно прошли.

Облик нашей профессии незаметно, постепенно, но коренным образом изменился. Она по-прежнему требовала физического здоровья, выносливости, сильной воли и, конечно, того, что я твёрдо считаю первым и главным качеством лётчика-испытателя, — непреодолимого желания быть лётчиком-испытателем! Все это осталось. Но одновременно потребовалась

высокая техническая, инженерная подготовка.

И, поняв это, молодые лётчики-испытатели пятидесятых годов пошли в вечерние и заочные авиационные вузы. Они учились вечерами после ежедневных полётов, особенно выматывающих в первые годы испытательной работы, пока человек, что называется, входит в строй. А входили в строй эти ребята, надо сказать, очень неплохо. Несмотря — нет, теперь уж без стеснения скажем — благодаря своей умной технической устремлённости они быстро завоевали право на самые сложные и важные работы. Известные лётчики-испытатели В.П. Васин, А.Н. Изгейм, В.А. Комаров, Г.К. Мосолов, В.А. Нефёдов подошли к званиям лётчиков-испытателей первого класса почти одновременно с получением инженерных дипломов.

А не менее известные В.С. Ильюшин, А.С. Липко, А.А. Щербаков сначала стали инженерами, а уж после этого лётчиками-испытателями. Пути различные, но результат тот же.

Более того, потянулись к науке и многие старые, опытные, заслуженные лётчики-испытатели, которым, казалось бы, и без этого вполне хватало и работы, и почестей, и жизненных благ всех видов. Герой Советского Союза полковник С.Ф. Машковский впервые заставил говорить о себе, когда, совсем ещё молодым лётчиком, отличился в боях во время японско-монгольского конфликта на реке Халхин-Гол. В годы Великой Отечественной войны он умножил свою славу и, как выдающийся мастер воздушного боя, был направлен на лётно-испытательную работу. И здесь он оказался далеко не из последних. Но, тонко почувствовав веяние времени, он, уже зрелым испытателем, да и в годах далеко не «жениховских», поступил на вечернее отделение авиационного института. Жить на проценты с ранее заработанного капитала Степан Филиппович не захотел. К несчастью, закончить институт он не успел: уже приступив к работе над дипломным проектом, погиб в испытательном полёте…

Инженер лётчик-испытатель из белой вороны, которой числился когда-то, превратился в центральную фигуру нашего дела. Сейчас это веяние времени даже узаконено формально: инженерный диплом является одним из обязательных условий для получения звания лётчика-испытателя первого класса.

Да и в строевых частях Военно-воздушных сил, и в подразделениях Гражданской авиации большинство лётного состава — лётчики-инженеры, выпускники высших лётных училищ. Таково требование жизни.

Я вспоминаю, как проходили первые послеполётные разборы, свидетелем и участником которых мне довелось быть. Едва

отдышавшись после полёта, переодевшись и помывшись в душе (а иногда и не помывшись, переодевшись и отдышавшись — это зависело от срочности дела и темперамента руководителей испытания), лётчик садился за стол с инженерами и учёными и рассказывал им о выполнении задания. Ему задавали вопросы, он в меру своей наблюдательности и понимания сути дела отвечал на них. Разумеется, отношение всех собравшихся к вернувшемуся из полёта человеку было самое уважительное. Его слушали очень внимательно, не перебивали, не упрекали, если что-то, с точки зрения инженеров, существенное оказывалось незамеченным. Должный пиетет соблюдался полностью.

И все же незримая стена отделяла докладывающего от его слушателей. Пробыв на разборе три минуты, вы безошибочно определяли, кто здесь лётчик, даже если по одежде и внешнему виду он не отличался от других участников совещания.

Вся обстановка такого разбора напоминала что-то вроде доклада сержанта-разведчика генералам штаба соединения: один знает конкретные факты, а другие — место этих фактов в ходе разворачивающихся событий.

Другое дело — сейчас. В наши дни послеполётный разбор — это прежде всего акт взаимного творческого общения всех без исключения его участников. Факты, гипотезы, анализы записей приборов, прикидочные расчёты на доске, листках бумаги, папиросных коробках, как, наверное, в любой научной лаборатории: физической, биологической, химической. Все тут на равных правах. Вы знаете, что один или несколько участников этого горячего разговора полчаса назад в воздухе добывали для него свежую пищу — экспериментальные факты. Но они, эти люди, не отличаются от остальных ни по уровню своих высказываний, ни по применяемой терминологии, ни по чему-либо иному. Даже внешностью, ибо пресловутый «бронзовый» авиационный загар в век герметических кабин, громоздких кислородных масок и лётных шлемов с забралами-светофильтрами начинает постепенно забываться. А о том, что так называемые «типичные» лётчики-испытатели с каменно-волевыми лицами («похож на лётчика — не похож на лётчика») встречаются на киноэкранах значительно чаще, чем в кабинах опытных самолётов, я уже писал. Да и не во внешности, конечно, главное.

Главное — в неуклонном процессе смыкания лётно-испытательной корпорации с «мозговым трестом» нашего дела — группой людей, которые, можно без преувеличения сказать, создали существующую технику и методику испытаний летательных аппаратов в полёте и превратили её в отдельную

важную отрасль современной авиационной науки.

Едва ли не всю свою творческую жизнь проработали в области лётных испытаний и исследований А.В. Чесалов, М.А. Тайц, В.С. Ведров, Н.С. Строев, В.В. Уткин, А.М. Знаменская, Г.С. Калачев, В.Л. Александров, Б.И. Егоров — именно они и их ближайшие сотрудники заложили основы и науки лётных испытаний, и организации этого дела. Без их творческого труда лётные испытания никогда не вышли бы за пределы того, что принято именовать ползучим (в данном случае уместнее было бы сказать: «летучим») эмпиризмом. Немало учёных — В.Ф. Болотников, В.П. Ветчинкин, Б.Т. Горощенко, А.Н. Журавченко, И.В. Остославский, Ю.А. Победоносцев, В.С. Пышнов, В.Н. Матвеев, занимаясь в основном другими разделами авиационной науки, вложили тем не менее много творческого труда на разных этапах своей жизни и в лётные испытания.

О деятельности этих и многих других учёных, о личном вкладе каждого из них в науку и практику лётных испытаний можно рассказать немало интересного. Но это будет уже другая книга, вернее — другие книги. И конечно, они будут написаны…

Где-то между «мозговым трестом» и уходящими в воздух лётными экипажами (а точнее, в них обоих одновременно) занимает своё место одна из центральных фигур любого лётного эксперимента — ведущий инженер. Тысяча самых разнообразных обязанностей лежит на его многострадальных плечах: подготовка программы испытаний и составление задания на очередной полет, руководство установкой самописцев и обработка их записей после посадки, центровка машины и перечни доработок… Среди всего этого даже личное участие ведущего инженера в испытательном полёте зачастую воспринимается им самим в виде некоего малосущественного довеска.

Мне пришлось в разные годы работать с такими блестящими ведущими инженерами и ведущими конструкторами, как Е.К. Стоман, М.И. Хейфец, В.Я. Молочаев, Д.И. Кантор, И.М. Пашковский, А.Т. Карев, И.А. Эрлих, Р.А. Разумов, А.И. Никонов, И.Г. Царьков и многими другими. Большая сила — надёжный, настоящий, в полном смысле этого слова ведущий инженер!

Впрочем, повторяю ещё раз, чёткой границы между этими тремя категориями — лётчиками-испытателями, ведущими инженерами и «мозговым трестом» — провести нельзя. Да и сами наши авиационные учёные мужи не имели привычки особенно засиживаться за расчётами в своих лабораториях.

Слов нет, расчёты, конечно, проводились — без них ни в науке, ни в технике не проживёшь, недаром так точно сказал французский математик Эмиль Борель, что «знания людей

заслуживают имени науки в зависимости от того, какую роль играет в них число».

Но все же главной лабораторией «мозгового треста» был и остаётся… воздух — раскинувшаяся на сотни километров зона испытательных полётов. И вышеупомянутые учёные мужи (особенно поначалу, пока возраст позволял, да и начальство не так придиралось) не раз, надев парашюты, усаживались в кабины самолётов и отправлялись в полет, чтобы собственными главами взглянуть на какое-нибудь очередное неожиданно всплывшее на свет божий непонятное явление.

Я не случайно упомянул о парашютах — иногда они оказывались очень кстати! Все-таки лаборатория в воздухе имеет свои особенности, и неудача затеянного в ней научного эксперимента выражается порой в весьма неприятной и притом совершенно конкретной форме.

Так, едва спасся из разрушившегося в полёте самолёта доктор технических наук Г.С. Калачев. А заслуженный деятель науки и техники профессор А.В. Чесалов был обязан своей жизнью парашюту даже дважды: один раз ему пришлось прыгать из самолёта, не выходящего из штопора, а в другой раз — из горящей машины. У него самого от этого вкуса к полётам не убавилось — мне не раз приходилось видеть его наблюдателем у себя на борту, — но и лётной деятельности своих сотрудников Александр Васильевич стал относиться с повышенной осторожностью.

Как-то раз на одной новой машине, проходившей у нас испытания, появились странные вибрации. Конструктор аппарата, недоверчиво пожав плечами, сказал, что «их вроде не должно бы быть» (я, правда, не встречал ещё конструктора, который заявил бы, что обнаружившийся дефект «должен был быть» — так сказать, прямо входил в его расчёты). Тогда один из основоположников нашего «мозгового треста» М.А. Тайц, руководивший этим испытанием, недолго думая, залез в машину и принял участие в очередном испытательном полёте на ней.

Застукан он был уже после посадки, когда с парашютом на плече бодро следовал от самолётной стоянки к ангару. Чесалов увидел нарушителя и, высунувшись из окна — так прямо с третьего этажа, — грозно вопросил: на чем, для чего и с чьего разрешения Тайц уходил в воздух? На не вполне внятные (особенно по последнему пункту — «с чьего разрешения») ответы Макса Аркадьевича последовало категорическое и весьма громогласное распоряжение:

— Тайц! Я не разрешаю вам летать на всяком… дерьме!

Бурная реакция многочисленных восхищённых слушателей

(приангарная площадка, как всегда, была полна народу) застала участников этого содержательного собеседования несколько врасплох. Но было поздно — оно уже вошло в золотой фонд нашего аэродромного фольклора и означенным участникам больше не принадлежало…

Нет, не из кабинетных учёных состоял наш «мозговой трест».

Во всяком случае, не из одних только кабинетных.

* * *

Чтобы полностью, до конца проникнуться пилотажным духом, научные работники нашего института — это было ещё до войны — решили сами «взяться за штурвал». Или, точнее, за ручку, так как легкомоторный учебный самолёт У-2, летать на котором они собирались, управлялся именно ручкой, а не штурвалом.

Сказано — сделано. И каждое утро, когда позволяла погода, наш испытательный аэродром превращался в учебный. Несколько маленьких зелёных бипланов У-2 один за другим взлетали, делали классическую «коробочку» вокруг лётного поля и вновь заходили на посадку. В роли инструкторов выступали, как сказали бы сейчас, «на общественных началах» институтские лётчики-испытатели.

Со смехом, шуткой, бесконечными взаимными розыгрышами дело двигалось вперёд. И венцом популярности этого начинания было появление на аэродроме профессора В.П. Ветчинкина — учёного с мировым именем, ученика и соратника Н.Е. Жуковского. Немало сделал Ветчинкин, в частности, и в близкой нам области лётных испытаний. Основанная им в 1918 году «Летучая лаборатория» была едва ли не первой по-настоящему научной лётно-исследовательской организацней в нашей стране.

Явившись к нам, Владимир Петрович сообщил, что за двадцать с лишним лет до этого, в 1916 году, он успешно окончил курс обучения полётам на аэропланах «Фарман-4» и даже «Фарман-20». О «Фармане-20» профессор упомянул особо многозначительно: по-видимому, в те времена «двадцатка» котировалась как машина достаточно серьёзная и требовавшая искусной руки пилота.

Покончив с воспоминаниями, Владимир Петрович заявил, что собирается… восстановить былые навыки — вновь научиться летать. Да, да, именно летать! Он хочет лично проверить в воздухе некоторые возникшие у него новые мысли о динамике возмущённого движения самолёта.

Не знаю, уверовало ли начальство ЦАГИ в перспективность

подобных планов или просто не захотело обижать столь уважаемого человека отказом, но я получил команду: учить Ветчинкина летать.

Придя к самолёту, я застал своего «курсанта» уже в кабине. Он явился на стоянку столь оперативно, что механика никто даже не успел предупредить об этом. И — увы! — дело началось с недоразумения. Лаконичное сообщение профессора, что он «пришёл летать», механик истолковал в том смысле, что этот подвижной, энергичный мужчина с воинственно торчащей бородкой, конечно, не кто иной, как очередной представитель наших многочисленных городских и сельских шефов, каковых полагалось время от времени катать на самолётах (насколько я помню, шефство в основном этим и ограничивалось — картошку они в то время копали сами). Действуя в соответствии с этой гипотезой, механик помог Ветчинкину усесться в кабине, плотно подогнал ему привязные ремни, а закончив эту процедуру, указал пальцем на рычаги и педали управления и с благожелательной наставительностью сказал:

— Видишь, дед, тут разных штуковин понатыкано. Так смотри, как полетишь, ничего не трогай! Держи руки на коленях и смотри себе по сторонам.

Выслушав механика, Владимир Петрович нахмурился и с профессорской обстоятельностью ответил:

— К сожалению, это невозможно. Я специально прибыл сюда с целью все трогать.

Моё появление на месте действия помогло восстановить взаимное понимание, и мы отправились — как пишут в театральных афишах: «впервые по возобновлении» — в воздух.

— Управление в полёте у меня сомнений не вызывает, — сообщил после посадки свои впечатления мой необычный учлет. — Вот к взлёту и особенно посадке придётся привыкать: очень уж посадочная скорость велика!

Учебный самолёт У-2, на котором мы летали, садился при скорости около шестидесяти километров в час. Даже придирчивые инспекторы ОРУДа не считают эту скорость чрезмерной. Поэтому заявление Ветчинкина можно было истолковать только как шутку. Элементарная вежливость не позволяла реагировать на любую, пусть даже не очень, с моей точки зрения, удачную шутку пожилого уважаемого человека ледяным молчанием. Поэтому я, симулируя смешок, невнятно хмыкнул. И, как тут же выяснилось, хмыкнул зря.

— Напрасно вы смеётесь, Марк Лазаревич. У «Фармана-двадцатого» посадочная скорость была тридцать километров в час, а у У-2 — шестьдесят. Принимая, что воздействие на

психическую сферу пилота пропорционально квадрату скорости, получаем, что напряжение при посадке на У-2 в четыре раза больше, чем на «Фармане-20»!

Арифметика была точная. Возражать не приходилось.

К этому времени многие учёные и инженеры, обучавшиеся в нашей «лётной школе» — М.В. Келдыш, М.А. Тайц, Н.С. Строев, Г.С. Калачев, В.А. Котельников и другие, — уже вылетали на У-2 самостоятельно, без инструктора на борту. Но Ветчинкин вряд ли всерьёз собирался последовать их примеру. Да и выставленные им мотивы — «собственноручная» проверка каких-то научных идей в полёте — выглядели, откровенно говоря, не очень убедительно. Скорее всего этого большого учёного и уже далеко не молодого человека попросту потянуло в воздух, всю притягательную силу которого он почувствовал ещё в молодости.

Отнестись к этому без понимания, симпатии и уважения было невозможно.

* * *

Лётно-педагогический опыт, полученный мною в полётах с Владимиром Петровичем Ветчинкиным, возымел продолжение лишь через несколько лет. Конечно, и до и после этого мне не раз приходилось заниматься со своими коллегами по отдельным проблемам методики лётных испытаний, а также «выпускать» профессионально летающих пилотов на новых для них типах летательных аппаратов. Но то было совсем другое дело: от выпускающего в подобных случаях только и требовалось, что несколько замечаний об основных особенностях машины и рекомендуемых режимах полёта. Это не была инструкторская работа, так сказать, в чистом её виде. Всерьёз заняться ею мне пришлось только в Школе.

Школы бывают разные.

Мы говорим: русская школа классического танца. Или: физическая школа академика такого-то. Существуют, конечно, лётно-испытательские школы и в таком смысле этого слова. В конце концов каждый лётчик-испытатель — сознательно или бессознательно — является последователем какой-то из них.

Но есть на свете и Школа лётчиков-испытателей в самом прямом, буквальном значении. Школа — как учебное заведение. Она была создана в нашей авиационной промышленности вскоре после окончания войны. Впоследствии она расширилась, окрепла, получала наименование Центра подготовки лётного состава, но старожилы продолжают называть её по-старому — Школой.

Рассказ о первом начальнике этого уникального заведения хочется начать издалека.

В середине тридцатых годов внимание любителей авиации и любителей графики (а особенно любителей и того и другого) привлекла серия рисунков ленинградского художника Георгия Семёновича Верейского — портреты авиаторов. Интерес к этой серии был вызван не только и не столько тем, что воздушный флот в то время как раз сильно «входил в моду». Привлекало прежде всего другое: талантливо выраженное художником горячее, пристрастное, я бы сказал даже, любовное отношение к изображённым им людям (не берусь вторгаться в тонкую область теории изобразительного искусства, но, может быть, что-то в подобном роде присутствует во всяком по-настоящему хорошем портрете?).

На одном из листов этой серии был изображён худощавый, остроглазый, подвижной (не могу объяснить, каким образом, но неподвижный рисунок передавал чрезвычайную подвижность натуры с не оставляющей никаких сомнений достоверностью) человек с двумя шпалами майора и лётной птичкой в петлице. Как следовало из подписи, изображён на этом рисунке был отличник боевой подготовки, лётчик М.В. Котельников. Я не мог, конечно, тогда знать, что впереди меня ждут многие годы доброго, знакомства с этим незаурядным человеком, и просто заинтересовался портретом как таковым.

Вскоре Котельников перешёл из строевой части на испытательную работу. До самой войны он пролегал, испытывая серийные скоростные бомбардировщики, на одном из старейших авиазаводов.

А как только началась война, Котельников пошёл воевать. Правда, в этом он не был одинок: добрая половина лётчиков-испытателей разъехалась тогда по фронтам. Каждому хотелось сделать все, персонально от него — лётчика имярек — зависящее, чтобы добиться победы. К тому же и испытательной работы стало очень мало: тогда господствовала официальная доктрина, согласно которой война должна была продлиться недолго, а раз так, то какой смысл заниматься испытаниями новой техники, которая все равно к делу заведомо не поспеет? Исходя из этой логики, испытательные полёты были свёрнуты едва ли не вдвое, и значительная часть лётчиков высвободилась. Насильно держать их в тылу никакого смысла действительно не имело.

Закончил войну Котельников генерал-майором авиации, командиром широко известной своими боевыми делами дивизии штурмовиков Ил-2. Он сохранил и остроглазость и подвижность, запечатлённые некогда Верейским, хотя утерял — я бы сказал:

решительно утерял! — присущую ему в то время худощавость.

Лучшего кандидата на должность организатора и первого начальника Школы лётчиков-испытателей, в котором так полно сочетался бы лётно-испытательный опыт с опытом боевым, опытом руководящей работы и, наконец, просто житейским, человеческим опытом, — отыскать было едва ли возможно.

Вместе с Михаилом Васильевичем массу труда, инициативы и энергии вложили в это новое дело его ближайшие помощники — начальник штаба Школы Д.Т. Мазур, инструкторы-лётчики Б.В. Мельников, В.Е. Бойко, П.П. Москаленко (один из известнейших пилотов полярной авиации) и, конечно же, сами лётчики-испытатели, формально не числившиеся в штатах Школы, но много потрудившиеся при подборе и обучении первых слушателей. Правда, иначе и не могло быть: кто лучше действующих лётчиков-испытателей представляет себе, как должна выглядеть «продукция» этого уникального учебного заведения, а значит, чему и как надо учить в нем людей.

Из таких общественников больше всех поработал в Школе лётчик-испытатель Леонид Иванович Тарощин — один из первых советских реактивщиков, летающий на многих десятках типов самолётов, дипломированный инженер, а главное, весёлый, заводной человек, быстро разбиравшийся в психологии слушателей и легко находивший ключик к каждому из них.

Мне было поручено вести в Школе занятия по методике лётных испытаний.

Поначалу это было довольно нелегко. Все тут было уникально: и состав слушателей, и курс, который пришлось составлять для них заново, так сказать, «на пустом месте», да и сам порядок занятий — я читал лекции в классе, а потом садился с каждым из своих подопечных в самолёт (чаще всего — двухместный истребитель), чтобы отработать в воздухе приёмы, о которых только что рассказывал у доски. Не уверен, что все это получалось у меня вполне безукоризненно. Что ни говори, а опыта — и инструкторского, и вообще педагогического — мне явно не хватало. Но нужных для Школы людей — испытателей, педагогов и инструкторов одновременно — взять было негде. Подобное сочетание мы получили лишь несколько лет спустя в лице выпускников Школы, поработавших некоторое время после её окончания испытателями, а затем вернувшихся в неё же инструкторами, таких, как В.А. Комаров, М.К. Агафонов, М.М. Котельников (сын первого начальника Школы), П.И. Нуждин, Г.С. Тегин, Л.В. Фоменко.

Но все несовершенства методики обучения, как и неопытность обучающих, с лихвой компенсировались самими

слушателями первого набора — их целеустремлённой работоспособностью, жадностью к знаниям, активным желанием обязательно стать настоящими испытателями.

И это их желание, по крайней мере у подавляющего большинства выпускников, осуществилось. По-разному сложились впоследствии их судьбы — капризные, переменчивые, далеко не у всех долгие авиационные судьбы! Но трудно найти среди первых выпускников Школы такого, о котором в лётной среде не заговорили бы по тому или иному поводу в ближайшие же после выпуска годы.

Василий Архипович Комаров — я уже рассказывал о нем как об одном из первых (если не первом) среди молодых испытателей, получивших без отрыва от лётной работы квалификацию авиационного инженера, — особенно отличился, участвуя в испытаниях тяжёлых, неманевренных пассажирских самолётов на сваливание в штопор. В это заведомо опасное, совершенно дикое для такого корабля положение его загоняли нарочно. Загоняли, чтобы найти способы выхода, если что-либо подобное случится самопроизвольно под действием мощных воздушных возмущений в струйных течениях стратосферы. Путь к безопасности лежит сквозь опасность — такова диалектика авиации.

Участие в подобных испытаниях вместе с опытными лётчиками Анохиным, Ковалёвым, Хаповым было для Комарова своего рода аттестатом зрелости.

А Федору Ивановичу Бурцеву — в будущем в течение ряда лет возглавлявшему Школу — довелось показать, на что он способен, в других условиях: стартуя на крохотном реактивном самолётике «с подвески» — из-под крыла тяжёлого самолёта-носителя. Отработка такого старта сама по себе проблема. Но этим дело не кончалось. Дальше маленькую вёрткую машину вёл к цели автопилот. Не очень-то приятно лететь на малой высоте с изрядной скоростью, не имея управления в руках! Это тот самый случай, когда «безделье» хуже самой тяжёлой работы. Тем более что и автопилот-то работал поначалу не очень надёжно: для его доводки эти острые полёты приходилось по многу раз повторять. Правда, лётчик в любой момент мог выключить автоматику и взять управление в свои руки. Для этого надо было всего только перебросить один-единственный тумблер — вон он, на самом видном месте приборной доски. Но когда делать это? Секунда промедления — и будет уже поздно: испытания проводились, повторяю, на очень малой высоте. Секунда «упреждения», когда что-то ненормальное в работе автоматики едва начинает проявляться, — и весь полет можно считать несостоявшимся:

дефект не зафиксирован на лентах самописцев, не показал себя, не дал нужного для доводки материала. Узка тропа между крутым обрывом в непоправимое и отвесной стеной непознанного. Проводившие испытания лётчики С. Анохин, С. Амет-Хан, В. Павлов и совсем ещё молодой в то время Бурцев сумели по многу раз пройти этой не прощающей ошибок тропой.

Работа Юрия Тимофеевича Алашеева получила, пожалуй, наиболее широкую известность. Ему выпало на долю впервые поднять в воздух и полностью испытать в полёте один из этапных, знаменующих новую страницу в истории авиации самолётов — пассажирский реактивный Ту-104. Сейчас множество реактивных пассажирских самолётов летает по воздушным дорогам Советского Союза и всего мира. И горько, что Юра Алашеев не может и никогда уже не сможет порадоваться этому вместе с нами…

Александр Иванович Казаков сразу после школы попал на крупный авиационный завод. Вскоре его назначили вторым пилотом на машину, проходившую контрольные испытания по расширенной программе. В одном из полётов по этой программе требовалось на большой высоте и при весьма солидной скорости — в непосредственном преддверии звукового барьера — выполнить энергичный манёвр с заданной перегрузкой. Долго потом тянулись споры: выполнимо ли было это задание вообще? Но это уже махание кулаками после драки. А в полёте весящий десятки тонн корабль сорвался в неуправляемое, бессистемное падение, в котором было что-то и от штопора, и от волнового кризиса, и вообще черт знает от чего!

Командир корабля лётчик М. не смог восстановить управление и, оценив положение как безвыходное, торопливо скомандовал:

— Экипажу покидать самолёт! Немедленно катапультироваться!

И тут же выстрелился в воздух сам. Но катапульта не была рассчитана на использование в таком режиме. Ни командир корабля, ни члены экипажа, выполнившие его команду, не спаслись…

Рассказывая об этой трагедии, проще всего было бы уподобить действия лётчика М. поведению капитала, первым удравшего с терпящего бедствие судна, в предать его безоговорочному осуждению. Но в действительности дело было сложнее: по всем существующим правилам лётчик покидает последним управляемый самолёт. Если же управляемость машиной потеряна, он делает это одновременно со всем экипажем. М. явно считал, что положение именно таково —

корабль неуправляем. В сущности, в тот момент так оно и было. Но, может быть, машину ещё можно снова взять в руки? Этого командир корабля правильно оценить не сумел. И за свою ошибку поплатился жизнью. Трудно иногда бывает в авиации провести чёткую грань между ошибкой и виной! Наверное, в данном случае было все-таки и то и другое…

А Казаков? Казаков не утерял хладнокровия. То ли он почувствовал, что весь этот ералаш как-то связан с волновым кризисом и в нижних, более плотных и тёплых слоях атмосферы должен прекратиться сам собой, то ли просто решил, что запас высоты ещё велик и нет смысла катапультироваться на восьми километрах, когда это не поздно будет сделать и на трех.

Так или иначе, он остался на месте, удержал — чуть ли не за шкирку — тех членов экипажа, которые ещё не успели покинуть машину, и продолжал упорные, методичные попытки вывести её в нормальное положение.

И — вот она, награда за хладнокровие и упорство! — самолёт в конце концов послушался! Недаром говорят, что лётчик, использовавший в трудном положении девяносто девять шансов из ста, не может считать, что сделал все. Есть ещё сотый шанс!

Когда Казаков благополучно посадил машину на свой аэродром, его прежде всего спросили:

— Почему не катапультировался?

И тут-то лётчик понял, что, едва выбравшись из одной сложной ситуации, сразу же попал в другую, ненамного менее острую, хотя и лежащую в совсем иной — чисто этической — плоскости. Ответить, что не покинул машину, так как считал это преждевременным, означало бросить тень на действия командира, о гибели которого Казаков в тот момент ещё не знал. Что же сказать? Не смог катапультироваться? Спросят: почему? И Казаков невнятно промычал что-то о том, что, мол, не сработала катапульта.

Однако — такова особенность большинства этических коллизий, — вытащив хвост, Казаков безнадёжно увяз носом. Вести себя одинаково рыцарски по отношению ко всем оказалось практически невозможно. Версия с несработавшей катапультой как-то выручала первого лётчика, но… сразу же ставила в положение обвиняемых других людей — в первую очередь техников, отвечающих за подготовку средств спасения. Как и следовало ожидать, означенные техники тут же бросились к креслу второго пилота и без малейшего труда обнаружили, что на нем девственно целы контровые проволоки, которые перед катапультированием должны быть сорваны. Наспех сочинённый вариант «не прошёл». Пришлось Казакову рассказывать все, как

оно было в действительности. Тем более что к этому моменту он уже узнал и о трагической судьбе своего командира.

Можно, конечно, судить молодого лётчика за все эти его не очень ловкие хитрости. Нехорошо, мол, говорить неправду. Да и действительно, наверное, нехорошо — эта истина известна нам с раннего детства.

Но я не удержался от того, чтобы так подробно рассказать всю эту историю потому, что вижу в поведении Казакова не одни только профессионально ценные черты: хладнокровие, упорство, методичность, — но и большое человеческое благородство. Сравнительно легко найти людей, способных достойно повести себя в обстановке опасности. Гораздо меньше таких, для которых при этом далеко не самое важное, как оно будет выглядеть со стороны. Казаков показал себя именно таким человеком. Профессиональное в случаях, подобных рассказанному, неразрывно переплетается с этическим. И когда Александр Иванович Казаков первым из выпускников Школы получил звание Героя Советского Союза, это было большой радостью для всех его товарищей, коллег и учителей.

А Дмитрий Васильевич Зюзин пришёл в Школу уже Героем: в годы войны имя этого истребителя было хорошо известно на Черноморье. С точки зрения так называемой «карьеры», он стоял, как говорится, на вполне твёрдых рельсах. Но размеренное продвижение по чинам, должностям и званиям не привлекало Зюзина. Его потянуло на новое творческое дело — лётные испытания. В Школе он успевал отлично — и в аудитории и в воздухе. Помню, как я попробовал выпустить его, «закоренелого» истребителя, без провозных, с одного ознакомительного полёта, на двухмоторном транспортном самолёте. И этот эксперимент удался как нельзя лучше. Зюзин вылетел безукоризненно, ещё раз подтвердив моё стародавнее убеждение, что нет «прирождённых» истребителей, бомбардировщиков или штурмовиков, а есть… хорошие и плохие лётчики. В дальнейшем Дмитрий Васильевич хорошо поработал на испытаниях опытных самолётов в конструкторском бюро А.Н. Туполева. И, кроме всего прочего, именно он оказался едва ли не первым советским лётчиком-испытателем, взявшимся за перо: его содержательная и интересно написанная книга «Испытание скоростью» получила признание читателей и быстро исчезла с полок книжных магазинов.

Бывший во время войны штурмовиком Леонид Иванович Миненко стал после окончания Школы испытателем сверхзвуковых истребителей и нашёл себя в этом амплуа настолько, что всего через несколько лет встал во главе сильного коллектива лётчиков-испытателей одного из крупнейших

авиационных заводов.

А бывший пикировщик Валентин Михайлович Волков быстро завоевал ведущее положение в конструкторском бюро универсального профиля, выпускавшего и бомбардировщики, и истребители, и учебно-тренировочные самолёты. Так что драгоценное свойство испытателя — универсальность — оказалось нужным Валентину Михайловичу не для одной лишь «общей эрудиции», а для каждодневной, текущей работы.

Хороший, удачный был первый выпуск Школы!

Впрочем, не слабее оказались и последующие.

Они дали нам таких выдающихся лётчиков-испытателей, как А.П. Богородский, В.П. Васин, О.В. Гудков, В.С. Ильюшин, А.С. Липко, Г.К. Мосолов, В.А. Нефёдов, В.П. Смирнов, А.Г. Федотов, Ю.А. Шевяков, А.А. Щербаков, — не перечтёшь их всех, искусных, в совершенстве знающих своё дело, талантливых, культурных, смелых испытателей.

Трудно было бы назвать лучшего из них!

Говорю это в условной форме «бы», так как глубоко убеждён, что даже ставить подобную задачу всерьёз совершенно бессмысленно. Правда, в некоторых газетных статьях и очерках делались попытки навесить то на одного, то на другого представителя нашей профессии ярлык «Лётчика № 1» или «Самого главного лётчика».

Увы, на самой деле таковых в природе нет. Нет по той простой причине, что невозможно «пронумеровать» представителей любой сколько-нибудь творческой профессии. Нельзя определить, кто был «лучше»: актриса Савина или актриса Ермолова, юрист Плевако или юрист Карабчевский, полководец Толбухин или полководец Ватутин (я намеренно выбираю примеры среди замечательных людей, давно уже не здравствующих, дабы избежать опасности вынужденно отвлечься в сторону обсуждения самих примеров).

«Самый главный лётчик», если уж заниматься его поисками, — фигура… синтетическая. Его можно создать, объединив технику пилотирования одного, осторожное мужество другого, техническую культуру третьего, железное здоровье четвёртого…

Кстати, мне довелось как-то наблюдать реакцию одного из лётчиков, которого не в меру восторженные поклонники в глаза титуловали пресловутым «первым номером».

Он поморщился.

* * *

Бесконечна цепь воспоминаний. Одно тянет за собой второе, за вторым всплывает в памяти третье — и так без конца.

Но всего пережитого за десятки лет в авиации не вспомнишь и тем более не расскажешь.

Надо где-то ставить точку.

Когда человек берётся за перо, он всегда делает это с какой-то определённой целью. Была такая цель, конечно, и у автора этих записок.

Мне хотелось удержать в памяти людей неповторимые в истории авиации события, свидетелем которых мне посчастливилось быть.

Хотелось рассказать о подлинной, внутренней сущности профессии лётчика-испытателя. Профессии, которая при всей своей кажущейся (судя хотя бы по частоте её упоминания в печати) популярности мало кому по-настоящему известна во всей своей глубине, сложности, творческой содержательности.

Ещё больше мне хотелось рассказать о людях этой профессии — незаурядных, замечательных людях, многих из которых мне довелось близко знать и почти ежедневно видеть «в деле». И, говоря о них, тоже попытаться выправить традиционно неправильные акценты — вернуть на свои места главное и второстепенное в их облике.

И ещё один, особый, долг чувствовал я за собой: вспомнить тех наших товарищей, которые не пожалели ради прогресса любимого дела своей жизни! (Помните, как в воинской присяге нашей армии: «…ни самой жизни»?)

Я написал о том, что видел.

Разумеется, наивно было бы ожидать от меня бестрепетно-объективистского рассказа о родных мне людях — лётчиках, механиках, инженерах, учёных, — среди которых я прожил большую и, наверное, самую счастливую часть своей жизни.

И тем не менее, излагая факты, я нигде не отступал (по крайней мере, намеренно) от истины.

Я начал эти записки с того, что все рассказанное в них — правда.

Этими же словами мне хочется и закончить книгу.

notes

Примечания

то есть разговаривать на служебные темы. — М.Г.

2

Дачи (от слова «давать») — резкие, чётко дозированные отклонения рулей. По тому, как самолёт реагирует на эти отклонения, судят о его управляемости